Fourteenth Loksabha

Session : 7
Date : 02-03-2006

Participants : Bauri Ms. Susmita,Mishra Dr. Rajesh Kumar,Reddy Shri Mekapati Rajamohan,Rathod Shri Harisingh Nasaru,Gadhavi Shri Pushpdan Shambhudan,Naik Shri Shripad Yasso,Mohale Shri Punnulal,Rawat Prof. Rasa Singh,Reddy Shri Karunakara G.,Singh Shri Sitaram,Mallikarjunaiah Shri S.,Appadurai Shri M.,Thakkar Smt. Jayaben B.,Azmi Shri Iliyas,Thakkala Shri Madhusudhana Reddy,Maheshwari Smt. Kiran,Chitthan Shri N.S.V.,Senthil Dr. R,Chandanagouda Shri Gaddigoudar Parvatagouda,Pradhan Shri Dharmendra,Adsul Shri Anandrao Vithoba,Annayyagari Shri Sai Prathap,Mahato Shri Bir Sing,Veerendra Kumar Shri M. P.,Jagannath Dr. M.,Panda Shri Brahmananda,Dubey Shri Chandra Shekhar,Siddeswara Shri G.M.,Mahajan Smt. Sumitra,Ranjan Smt. Ranjeet,Ajnala Dr. Rattan Singh,Choudhary Shri Nikhil Kumar,Virendra Kumar Shri ,Chaure Shri Bapu Hari,Argal Shri Ashok,Singh Shri Rajiv Ranjan,Khan Shri Sunil,Shandil Dr. (Col.) Dhani Ram,Ahir Shri Hansraj Gangaram,Khanna Shri Avinash Rai,Singh Shri Ganesh Prasad,Singh Shri Sugrib,Tirath Smt. Krishna,Mehta Shri Alok Kumar,Thummar Shri Virjibhai,Rai Shri Nakul Das,Wangyuh Shri W.,Sarvey Shri Sathyanarayana,Reddy Shri Anantha Venkatarami,Sharma Dr. Arvind,Jindal Shri Naveen,Singh Shri Rakesh,Sangwan Shri Kishan Singh,Pingale Shri Devidas Anandrao,Madhwaraj Smt. Manorama,Mandal Shri Sanat Kumar,Barman Shri Basudeb,Pandey Dr. Laxminarayan,Vijay Krishna Shri ,Gulshan Smt. Paramjit Kaur,Tripathi Shri Chandramani,Mistry Shri Madhusudan Devram,Panda Shri Prabodh,Baxla Shri Joachim,Narhire Smt. Kalpana Ramesh,Yadav Shri Mitrasen,Patasani Dr.(Prof.) Prasanna Kumar,Rana Shri Gurjeet Singh,Kanodia Shri Mahesh Kumar,Yadav Dr. Karan Singh,Chauhan Shri Nihal Chand,Ravichandran Shri A.,Varma Shri Ratilal Kalidas,Suklabaidya Shri Lalit Mohan,Chakraborty Shri Sujan,Ahir Shri Vikrambhai Arjanbhai Madam,Munshiram Shri ,Deo Shri Bikram Keshari,Yadav Shri Sita Ram,Y.S. Vivekananda Reddy Shri ,Shukla Smt. Karuna,C.S. Sujatha Smt. ,Oraon Shri Rameshwar,Krishnan Dr. C.,Kusmaria Dr. Ramkrishna,Singh Ch. Lal,Paul Dr. Sebastian,Mahtab Shri Bhartruhari,Satheedevi Smt. P.,Dangawas Shri Bhanwar Singh,Jena Shri Mohan,Athithan Shri Dhanuskodi,Saroj Shri Tufani,Chander Kumar Shri ,Singh Shri Dushyant,Shaheen Shri Abdul Rashid,Gao Shri Tapir,Tripathy Shri Braja Kishore,Singh Dr. Ram Lakhan,Mahato Shri Sunil Kumar,Pradhan Shri Ashok Kumar,Fanthome Shri Francis ,Manoj Dr. K.S.,Satpathy Shri Tathagata,Paswan Shri Virchandra,Khandelwal Shri Vijay Kumar,Singh Baba Shri K.C.,Paswan Shri Sukdeo,Moghe Shri Krishna Murari

an>

Title: Continuation of the combined discussion on Railway budget 2006-07 and Demands for Grants on Account Nos. 1 to 16 in respect of Budget (Railways) 2006-07.

सभापति महोदय : माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि जो भी माननीय सदस्य अपनी स्पीच ले करना चाहें, टेबल पर ले कर सकते हैं।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया) : महोदय, नियम 377 के अधीन मामलों का क्या हुआ?

सभापति महोदय : उन्हें ले कर दिया गया है।

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) : महोदय, मैं रेलवे बजट पर अपने विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। जैसा कि रेल मंत्री जी ने अपने बजट भााण के दसवें पन्ने में यह घोाणा की है कि वा 2006 मुस्कान का वा होगा। मंत्री जी ने जो स्टैप्स लिए हैं, उनके लिए मैं अपनी ओर से मंत्री जी को शुभकामनाएं देते हुए आशा करता हूं कि इन स्टैप्स को पूरा किया जाएगा, लेकिन रेल मंत्री जी ने हमारी मुस्कान छीन ली है। मैं चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र कटिहार की एवं पूर्णिया और सहरसा की मुस्कान जो छीन ली गई है, वह वापस मिलनी चाहिए।

महोदय, झारखण्ड के लिए टाटा लिंक ट्रैन चलती थी, 8181 अप और 8182 डाउन, जो हमसे छीन ली गई है। आज झारखण्ड के लिए इस क्षेत्र से कोई ट्रैन नहीं है। हम मांग करते हैं कि इसे रिस्टोर किया जाए। जो ट्रेन मुनाफा देने वाली थी, जिसकी सिटिंग हमेशा वेट लिस्टिड होती थी, उसे वापस क्यों लिया गया है? मैं आग्रह करता हूं कि इसे शीघ्र वापस लौटाया जाए। महानन्दा एक्सप्रैस एक हेरिटेज ट्रेन थी और उसकी लिंक ट्रेन एनजीपी तक थी। अब वह अलीपुर द्वार तक जाती है। मेरा आग्रह है कि महानन्दा एक्सप्रैस को आप अलीपुर द्वार तक ले जाएं, लेकिन उसका लिंक कटिहार में ही रहना चाहिए।

महोदय, हाजेबाजारे ट्रेन बंगाल की ओर लोगों को ले जाती थी, लेकिन अब उसकी हालत यह हो गई कि बरौनी से लेकर कटिहार तक उसमें पैसेंजर नहीं चढ़ते। इस कारण उससे जीरो रेवेन्यू जनरेट होता है। मैं आग्रह करता हूं कि हाजेबाजारे ट्रैन, जिसमें लोग कलकत्ता अपने काम से जाते थे और दिनभर काम करके वापस कटिहार आते थे, उस ट्रैन को फिर से पूर्ववत कटिहार से चलाया जाए।

महोदय, सबसे बड़ी विडम्बना यह है कि स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी जब प्रधानमंत्री थीं तो उन्होंने दानापुर-कटिहार ब्राडगैज पर केपिटल एक्सप्रेस ट्रेन चलायी थी, लेकिन अब इस ट्रैन की स्थिति यह है कि एनजीपी तक उसका विस्तार कर दिया गया है, इस बजट में उसका विस्तार गुवाहाटी तक कर दिया गया है, जबकि गुवाहटी से कई ट्रेनें दूसरे क्षेत्रों के लिए जाती हैं। यह व्यावहारिक नहीं है। इस तरह के निर्णय लेने से उस क्षेत्र की जनता को परेशानी होगी।...(व्यवधान) अतः आग्रह है कि इस ट्रेन को दानापुर एवं एन.जी.पी. के बीच ही चलाया जाए अन्यथा कटिहार, पूर्णियां, अररिया के लोगों को काफी कट होगा।

सभापति महोदय : आप कल भी बोल चुके हैं।

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैंने कल केवल शुरू ही किया था, मैं बोला नहीं था।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपके पांच मिनट हो गए हैं, इससे ज्यादा समय नहीं मिलेगा। आपकी पार्टी के 34 सदस्य बोलने बाकी हैं, आप जल्दी समाप्त कीजिए। आप अपनी स्पीच ले कर दीजिए।

श्री निखिल कुमार चौधरी : महोदय, मैं बाकी की स्पीच ले कर दूंगा। मैं केवल डिमान्ड रख रहा हूं, कोई भााण नहीं दे रहा हूं। मेरा आग्रह है कि कटिहार-मनिहारी का एक खण्ड मीटरगैज है, उसे भी ब्राडगैज में परिवर्तित किया जाए। मनिहारी एवं साहेबगंज के बीच झारखण्ड सरकार एक सड़क पुल बनवाने जा रही है। मेरा आग्रह है कि वहां पर एक रेलवे ब्रिज भी बनाया

जाए। इससे वहां के निवासियों को बड़ा लाभ होगा। अभी राधिकापुर से लेकर सियालदाह तक एक नयी ट्रैन चल रही है, जो नीतीश जी के ज़माने में आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया गया था। मेरा आग्रह है कि इस ट्रेन का हर जगह स्टापैज दिया VÉÉA[c6]।

कटिहार-गुवाहाटी और कटिहार-नई दिल्ली के बीच भी प्रस्तावित ट्रेन चलाने का मेरा आग्रह है। कटिहार में रेलवे की 110 एकड़ जमीन बैरन पड़ी हुई है। अगर उस पर रेलवे कोच रिपेयरिंग का कारखाना लगाया जाए तो बहुत बढ़िया होगा और लोगों को काम भी मिल सकेगा।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : निखिल कुमार जी, आप स्थान ग्रहण कीजिए। मेरे पास 70 माननीय सदस्यों की सूची है। मैं प्रत्येक माननीय सदस्य को पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं दे पाऊंगा।

...(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के बारे में कह रहा हूं, किसी अलंकार में भााण नहीं कर रहा हूं।...(व्यवधान) मैं काम की बात कर रहा हूं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप चेयर के साथ कोआपरेट कीजिए।

श्री निखिल कुमार चौधरी : बारसोई में पीट लाइन के निर्माण के बारे में कहना चाहूंगा कि यह वहां होनी चाहिए। हमारे यहां एक ट्रेन है जो द्वारिका मेल कहलाती है। वह पटना होकर ओखा, गुजरात की ओर जाती है और साप्ताहिक ट्रेन है। अगर उस ट्रेन को वाया छपरा, बलिया गाजीपुर होकर सप्ताह में तीन दिन चलाने का प्रयास करेंगे तो उस क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा।...(व्यवधान)

डिब्रूगढ़-अमृतसर 5933, 5934, जोधपुर-गुवाहाटी 5632, 5633, लोहित एक्सप्रैस 5651, 5652, जो गुवाहाटी से जम्मू तवी जाती है, अमरनाथ एक्सप्रैस 5633, 5654, ये ट्रेनें सप्ताह में एक दिन चलती हैं। मेरा आग्रह है कि इन ट्रेनों को कम से कम सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए। दार्जिलिंग मेल पहले बारसोई में रुकती थी। वह गुवाहाटी से सियाहदाह तक जाती है। अब उस ट्रेन का ठहराव उठा लिया गया है। मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। मेरा आग्रह है कि दार्जिलिंग मेल का ठहराव बारसोई स्टेशन पर होना चाहिए। वह बहुत ही रिवैन्यू देने वाला स्टेशन है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप स्थान ग्रहण कीजिए। अब आपका भााण समाप्त किया जा रहा है। अब आपका समय चेयर से ही एनाउंस करना होगा, जो अच्छी बात नहीं है। मैंने पहले ही अनुरोध किया है कि आप कोआपरेट कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं एक वाक्य कहकर अपनी बात समाप्त करता हूं।...(व्यवधान)

कटिहार से बारसोई होती हुई ट्रेन, जो राधिकापुर तक जाती है, उसे बड़ी लाईन में आमान परिवर्तन के बाद नई ट्रेन दी गयी है जिसे प्रियरंजन दासमुंशी जी के साथ लालू जी ने फ्लैग दिखाकर चालू किया है । लेकिन कटिहार-बारसोई और कटिहार-जोगबनी के आमान परिवर्तन के शेा कार्य के लिए कोई एलोकेशन नहीं किया गया है, जबकि बजट में उसकी घोाणा

कर दी गई है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण क्षेत्र है। ...(व्यवधान) कटिहार-जोगबनी, जो नेपाल से सीमा लगती है, उसके आमान परिवर्तन के लिए पैसा एलोकेट किया जाए।...(व्यवधान)

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।...(व्यवधान)

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत) : महोदय, सदन में वा 2006-2007 के रेल बजट पर चर्चा चल रही है, जिसमें माननीय रेल मंत्री जी ने एक बहुत ही निराशाजनक बजट पेश किया है जिससे देश की जनता में निराशा हुई है ि वशो तौर पर हरियाणा और आस-पास के प्रदेशों में बड़ी जबरदस्त विरोध की प्रतिक्रिया है । अध्यक्ष महोदय, दिल्ली देश की राजधानी है और दिल्ली से लगभग 100 कि0मी0 दूर तक नेशनल कैपिटल रीजन घोाित किया गया है जो दिल्ली की बढ़ती आबादी और समस्याओं के दृटिगत बनाया गया है ताकि इस क्षेत्र का विकास हो और दिल्ली की बढ़ती भीड़ का कुछ समाधान हो सके लेकिन इस बजट में नेशनल कैपिटल रीजन के उद्देश्य को भी ध्यान में रखकर कोई प्रावधान नहीं किया गया है । एन0 सी0 आर0 एरिया लगभग 50 प्रतिशत से अधिक एरिया हरियाणा का पड़ता है और दिल्ली में आने वाली लगभग 80 प्र ातिशत गाड़ियां हरियाणा की धरती से गुजरती है लेकिन हरियाणा की जनता को इसका इसका कोई विशो लाभ नहीं मिल रहा है क्योंकि यह लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं और इनका कोई स्टोपेज हरियाणा में नहीं पड़ता इसलिए जनता की समस्याओं का कोई समाधान नहीं हो रहा और इसी कारण हरियाणा की इस एरिया से न कोई नई गाड़ियां ई एम यू , डी एन यू चलाई जा रही है क्योंकि ट्रैफिक भीड़ बहुत ज्यादा है । इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस ओर विशो ध्यान दिया जाए और खास तौर पर सोनीपत की तरफ से आने वाली गाड़ियों की तरफ ध्यान दिया जाए । गन्नौर से प्रतिदिन 40 हजार दैनिक यात्री सोनीपत से लगभग एक लाख और रोहतक सेक्शन से 50 हजार से अधिक यात्री रोजाना दिल्ली में सफर करते हैं , कोई उनमें कर्मचारी है , कोई व्यापारी है , कोई विद्यार्थी है , कोई दूध व फल सब्जी बेचने वाले नागरिक है , उनको रोजाना बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है । अतः गन्नौर से नई दिल्ली तक और रोहतक से बहादुरगढ़ होते हुए नई दिल्ली तक इएमयू गाड़ी चलाई जाए ।

महोदय, एन डी ए की सरकार में पहली बार पिछले 30 वाँ से उपेक्षित हरियाणा के लिए दो नई रेलवे लाइन जींद, गोहाना, सोनीपत और रोहतक, झझर, रिवाड़ी सेंक्शन हुई थी जिसमें पिछले दो साल से लगभग 3 करोड़ रूपए दोनों प्र ाोजेक्टों के लिए स्वीकृत हुए थे जिनसे सर्वे का काम पूरा हो चुका है अब आगे लैड एक्वीजीशन और कन्ट्रक्शन का काम शुरू होना है जिससे इन दोनों रेल लाइन का बजट में अधिक प्रावधान किया जाए । जींद, गोहाना, सोनीपत के लिए इस बजट में मात्र 15.68 करोड़ रू0 का

---

*The speech was laid on the Table.

प्रावधान है तथा रोहतक, झझर , रिवाड़ी के लिए 15 करोड़ रू0 का प्रावध्रन है जो कि 198 करोड़ के कुल बजट का ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इतने कम बजट से प्राजेक्ट बहुत विलम्बित हो जाएगा इसलिए इन दोनों प्रोजेक्टों के लिए अधिक प्रावधान किया जाए ।

चूंकि अब मैट्रो का जमाना आ गया है इसलिए दिल्ली से सोनीपत और दिल्ली से रोहतक मैट्रो लाइन से जोड़ने का प्रावधान किया जाए । दोनों शहर दिल्ली से सटे ्हुए हैं और अत्यधिक भीड़ इन्हीं रास्तों से आती है ।

इस बजट प्रस्ताव में हरियाणा के लिए न कोई नई ट्रेनें सेंक्शन हुई हैं और न ही कोई रेलवे लाइन सेंक्शन हुई है । दिल्ली से रोहतक का रूट ही केवल एक मात्र ऐसा रूट है जहां अभी तक इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुई है । इस बजट में कोई रेलवे लाइन की डबलिंग मंजूर नहीं हुई । दिल्ली-सोनीपत सेक्शन पर पिछले कई वर्ाों से मैं लगातार सदन में चार लाइनें बनाने का अनुरोध करता रहा हूं लेकिन इस काम में भी अभी कोई प्रगति नहीं हुई ।

महोदय, पिछले बजट में माननीय मंत्री जी ने शहीदों के परिवारों के लिए यात्रा करने के लिए कुछ कनसेशन मंजूर किए थे और कुछ स्वतंत्रता सेनानियों के लिए। लेकिन इसमें भी अभी तक रेल मंत्रालय द्वारा कोई कदम नहीं उठाए गए है । देश में स्वतंत्रता सेनानी गिनती के ही रह गए हैं और वे भी बुजुर्ग हैं उनके परिवारों को और देश के लिए शहीद होने वाले सभी परिवारों को , चाहे वे मिलिट्री फोर्स के हों , चाहे पैरामिलिट्री फोर्स के हो , चाहे पुलिस के हों , शहीद तो शहीद है जो देश के लिए कुर्बान होता है उनके परिवारों को भी रेलवे में मुफ्त यात्रा करने की सुविधा मिलनी चाहिए । इसके साथ - साथ देश के पूर्व सैनिको को रेल में मुफ्त यात्रा की सुविधा दी जाए ।

महोदय, यह आम तौर पर देखा गया है कि रेलगाड़ी में महिलाओं की सुरक्षा नहीं होती और बार-बार इस वििय पर मा0 सदस्यों ने रेल मंत्री का ध्यान आकर्ाित किया है कि महिलाओं को सुरक्षा और सुविधा प्रदान करने के लिए उचित कदम उठाए जाए और एक महिला फोर्स गठित करके रेलगाड़ियों में महिलाओं के साथ हो रहे अत्याचारों को रोका जाना चाहिए ।

इसके अलावा समस्यायें तो बहुत हैं लेकिन मैं हरियाणा प्रदेश की और अपने क्षेत्र की कुछ समस्यायें आपके समक्ष रखना चाहता हूं जिन्हें मैंने बार-बार हर रेल बजट में और पत्रों द्वारा सदन में उठाया है लेकिन रेल विभाग के कर्मचारियों का र वैया पोजिटव नहीं है , वह यह समस्या रूटीन मैटर समझ कर नजरअन्दाज कर देते हैं और जनता की समस्याओं और जनता के प्रतिनिधियों की मांग की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता । अतः मैं आपके सम्मुख इन समस्याओं को रखता हूं और आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री तुरन्त इस पर कार्यवाही करके इसका समाधान करेंगेः

गन्नौर से दिल्ली की तरफ जाने के लिए 10 बजे से लेकर 2 .45 बजे तक कोइ सवारी या अन्य गाड़ी नहीं है दोनों तरफ करीब पांच-पांच घंटे का बहुत लम्बा समय है । अतः इस दौरान एक सवारी गाड़ी अविलम्ब चलाई जाए ।

. 1 ईएनएस गाड़ी जो नई दिल्ली से चलकर सोनीपत तक आती है इस गाड़ी को पानीपत तक बढ़ाया जाए तथा झेलम एक्सप्रेस से पहले 8. 00 बजे से 8.10 बजे तक वापिस दिल्ली के लिए चलाई जाए जिससे झेलम एक्सप्रेस में दैनिक यात्रियों को प्रतिदिन होने वाली परेशानी से छुटकारा मिल सके ।

4653 अप व 4654 डाउन 4659 अप व 4660 डाउन गाड़ियों का ठहराव किया जाए ।

जम्मू मेल गाड़ी 1994 से जम्मू जाते हुए रूकती है लेकिन आते समय नहीं रूकती अतः इस गाड़ी 4033 अप का ठहराव भी गन्नौर करवाया जाए ।

एच0एन0के0 , के0डी0एम0 तथा पी एन जी एम ई एम यू गाड़ियों में डिब्बे की संख्या बढ़ाकर 20 की जाए ।

गन्नौर व सोनीपत स्टेशन की अब लाईन की तरफ बुकिंग खिड़की खोली जाए ताकि एक खिड़की पर भीड़ होने की वजह से यात्रियों में धक्का मुक्की न हो ।

दिल्ली से डी0सू0 सेक्शन पर 303अप ट्रेन है उसको रिशिडूल्ड डिपार्चर 3 बजे किया जाए ताकि बैंकों के कर्मचारियों को सुविधा हो सके । सोनीपत से सुबह 7.30 बजे से 1.30 बजे तक न कोई गाड़ी आती है न जाती है वहां के लिए एक पैसेजंर ट्रेन की एडजेस्टमेंट की जाए ताकि दूसरे लोगों को भी सुविधा मिल सके ।

उच्चार एक्सप्रेस गाड़ी नं0 4517 का पुराना समय बहाल किया जाए ।

दिल्ली- अम्बाला सेक्शन पर एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टापेज सोनीपत व सब्जीमण्डी में किया जाए ।

2 ई एस डी , ई एम यू गाड़ी का समय 7.27 प्रातः की बजाए 8.40 किया जाए । दिल्ली-सोनीपत सेक्शन पर ई एम यू एंड एम ई एम यू की स्पीड 80 कि0मी0 प्रति घंटा बढ़ाई जाए ताकि और गाड़ियों के लिए आने-जाने के लिए रास्ता निकल सके ।

4095 गाड़ी को दिल्ली से सांय 5.30 बजे चलाया जाए ।

2925 / 2926 पश्चिम एक्सप्रेस में सुपरफास्ट चार्जिज समाप्त किए जाए ।

जींद, सफीदों , पानीपत सेक्शन पर पिछले 20.25 वर्ों से केवल दो ही पैसेजर गाड़ियां चलती हैं सुबह और शाम । दिन में गाड़ियों की कोई सुविधा नहीं है इसलिए दिन में एक और गाड़ी अप एंड डाउन जींद पानीपत सेक्शन पर चलाई जाए ।

एक नई गाड़ी गोहाना वाया रोहतक निजमुद्दीन तक चलाई जावे ताकि हजारों दैनिक यात्रियों को सुविधा मिल सके ।

रोहतक से दिल्ली आने वाली पैसेजर गाड़ियों का स्टोपेज रोहद गांव में किया जाए ।

जींद से दिल्ली आने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टापेज जुलाना में नहीं है जुलाना एक तहसील है, हैडक्वार्टर है , पिछड़ा क्षेत्र है , लगभग 50 कि0मी0 वर्ग में फैला हुआ है , वहां भी स्टोपेज किया जाये

मैं पिछले कई वर्ों से गोहाना जींद रोड पर गोहाना में रोड ओवरब्रिज की मांग कर रहा हूं । इस ब्रिज की अति आ वश्यकता है । अतः इसे तुरन्त स्वीकार किया जाए। इसी प्रकार बहादुरगढ़ में लाइनपार पर एक रोड ओवरब्रिज की मांग करता आ रहा हूं लेकिन इसमें भी कोई प्रगति नहीं हुई है । सोनीपत शहर में तीन वा पहले जनता की सुविधा को देखते हुए एक रोड ओवरब्रिज स्वीकृत हुआ था लेकिन न मालूम किन कारणों से उसे रोक दिया गया है । अतः उस पुल पर भी तुरन्त कार्य वाही की जाए ।

अतः में मैं मा0 रेल मंत्री जी से आपके माध्यम से अनुरोध करता हूं कि हरियाणा प्रदेश की और मेरे क्षेत्र सोनीपत की इन समस्याओं पर तुरन्त ध्यान दें और उचित बजट उपलब्ध कराकर इन समस्याओं का समाधान करें ।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर असहमति व्यक्त करते हुये अपने विचार प्रस्तुत करना चाहता हूँ । लालू जी द्वारा प्रस्तुत बजट पूर्णतया राजनीति से प्रेरित है, उसमें सर्वाधिक ध्यान उनके अपने खुद के राज्य बिहार की ओर दिया गया है । इसके अतिरिक्त यू.पी.ए. के घटक दलों और समर्थकों के राज्यों तमिलनाडु, केरल, महाराट्र, बंगाल और उत्तर प्रदेश आदि की ओर ध्यान दिया गया है । इस पक्षपातपूर्ण प्रवृत्ति के कारण देश में रेलों के ि वकास और विस्तार में असंतुलन की स्थिति पैदा होने की आशंका है । दूसरी ओर क्षेत्रफल की दृटि से देश के सब से बड़े और

पिछड़े राज्य राजस्थान तथा भा.ज.पा. शासित राज्यों अथवा विपक्ष शासित राज्यों में रेलों के विस्तार, विकास तथा आमान परि वर्तन के प्रति घोर उपेक्षा एवं उदासीनता बरती गई है ।

मान्यवर, यद्यपि रेल भाड़े तथा मालभाड़े को युक्तिसंगत बनाने की घोाणा तथा इनमें किसी प्रकार की वृद्धि नहीं करने से रेल मंत्री जी की घोाणा का स्वागत है परन्तु कोरे लोक लुभावन बजट से रेलों की आधारभूत अवसंरचनाओं का ि वकास किस प्रकार हो सकेगा ।

'मुसाफिर होगा रेल का राजा' कहा तो गया है परन्तु उन मुसाफिरों की सुखद, सुरक्षित, संरक्षित यात्रा के लिये कोई विशेा प्रयास नहीं दिखाई देते । हवाई जहाजों की कम्पनियों में होड़ होने के कारण होने वाली किरायों की कमी के संदर्भ में रेलवे भी ए.सी. आदि का भाड़ा नहीं बढ़ाने को मजबूर है परन्तु गरीब रथ आदि के नाम पर वातानुकूलित गाड़ियां चलाकर गरीबों का उपहास किया गया है । गरीबों के पास इतना पैसा कहां कि वे सामान्य यात्री डिब्बों की अपेक्षा आरक्षित वातानुकूलित डिब्बों में सफर कर सकें।

महोदय, लालू जी ने अपने बजट भााण में 55 नई रेल गाड़ियां, 37 गाड़ियों का मार्ग विस्तार तथा 12 ट्रेनों के फेरे बढ़ाने की घोाणा तो की है परन्तु इनमें से कुछ तो ''आमान परिवर्तन के बाद'' चालू करने की बात कही है, कुछ गाड़ियों के बारे में स्थिति स्पट नहीं है यथा अभी बरेली-भुज के बीच चलने वाली ''आला हजरत'' जो सप्ताह में चार दिन चलती है उसी गाड़ी को ''भुज-बरेली'' के नाम से सप्ताह में तीन दिन किया गया है अथवा इससे अलगi इसी प्रकार यशवन्तपुर-अजमेर गरीब नवाज एक्सप्रेस अभी नई एक और गाड़ी चलेगी या अजमेर-बंगलूर के बीच चलने वाली गाड़ी का ही नाम बदला गया हैi यह भी स्पट नहीं है ।

---

*The speech was laid on the Table.

महोदय, रेल मंत्री जी ने 190 लोकप्रिय ट्रेनों में ज्यादा कोच लगाने तथा चार ट्रेनों में विश्वस्तरीय सुविधाएं देने का एलान किया जो स्वागत योग्य है परन्तु आवश्यकता इस बात की है कि लम्बी दूरी की एक्सप्रेस गाड़ियों में सामान्य यात्रियों के लिये विशेातः ग्रामीण क्षेत्रों के यात्रियों के लिये साधारण डिब्बे ज्यादा जोड़े जाएं क्योंकि वे आरक्षण प्रणाली से भी अनभिज्ञ हैं ।

महोदय, रेलों में लूटमार, डकैती, छीना-झपटी आदि की घटनाओं में निरन्तर वृद्धि का होना चिन्ताजनक है । जी.आर.पी. एवं आर.पी.एफ. को और भी अधिक मुस्तैद किये जाने की आवश्यकता है । डिब्बों के रख-रखाव, सफाई की समुचित व्यवस्था, प्लेटफार्मों पर पीने के पानी की व्यवस्था, यात्रियों के ठहरने, प्लेटफार्म तथा प्रतीक्षालय में बैठने की व्यवस्था, डिब्बों के मेन्टीनेन्स, सफाई, धुलाई आदि की ओर भी ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है ।

महोदय, रेलों में बिना टिकट यात्रा करने की प्रवृत्ति भी बढ़ती जा रही है । इसकी रोकथाम हेतु सख्ती आवश्यक है । रैलियों, सम्मेलनों, जलूसों आदि के नाम ''लालू जी की रेल'' है का दुरूपयोग होकर बिना टिकट यात्रा की जाती है ।

मान्यवर, भारतीय रेलवे के आधुनिकीकरण की घोाणा अपर्याप्त है । लालू जी ने यह भी घोाणा की है कि रेलवे के कामकाज में हरेक क्षेत्र में तकनीकी संवर्धन को सर्वोच्च वरीयता दी जाएगी ताकि सेवाओं की विश्वसनीयता बढ़ाई जा सके और परिचालन खर्चे में कमी लाई जा सके परन्तु इन सबके लिए पैसा कहां से आयेगा इस बात की कोई व्यवस्था नहीं है ।

सारे देश में समान आमान व्यवस्था (यूनीगेज सिस्टम) बनाने, कई पूर्व घोाित राट्रीय रेल परियोजनाओं को पूरा करने, आमान परिवर्तन का कार्य निर्धारित समय में पूरा करने, आदि के लिये धन कहां से आयेगा इसकी बजट में स्पट घोाणा नहीं है परिणामस्वरूप ''आधा तीतर आधा बटेर'' वाली स्थिति ही बनी रहेगी । राजनैतिक दबावों से घोाणा की जाती रहेगी । अलग-अलग राजनैतिक गठबंधनों की प्राथमिकताएं भी बदलती रहेंगी, राट्र पिछड़ता रहेगा । अतः दलीय सोच से ऊपर उठकर राट्र हित को सर्वोच्च प्रमुखता दिये जाने की आवश्यकता है । योजनाएं लम्बित रहने से लागत व्यय में भी निरन्तर वृद्धि होती चली जाती है ।

महोदय, लालू जी ने प्रत्यक्ष रूप से तो यात्री किराये में वृद्धि नहीं की है लेकिन बड़ी चालाकी से लोगों की जेब से कुछ ज्यादा पैसे ऐंठने का इन्तजाम कर दिया है यानी ''सांप भी मर गया और लाठी भी नहीं टूटी'' । एकमुश्त 200 ट्रेनों में सफर मंहगा हो जायेगा क्योंकि यात्रियों को टिकट पर सुपरफास्ट सरचार्ज तो देना ही होगा जो आम यात्रियों के लिये 20/- रूपये प्रति टिकट महंगा होगा। इससे थोक में आय का इन्तजाम कर लिया है । इन ट्रेनों की स्पीड कितनी बढेगी यह तो स्पट नहीं है लेकिन यात्रा महंगी होना जेब पर भारी पड़ेगा ।

महोदय, ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे धीरे-धीरे निजीकरण की ओर अग्रसर हो रही है । बजट प्रस्तावों में समृद्ध तबकों को रियायत एवं सुविधाएं देने की घोाणा जनविरोधी एवं बेरोजगारी बढ़ाने वाली है । ऐसा भी ज्ञात होता है कि मानों तीसरा बजट प्रस्तुत करते हुए लालू जी का व्यक्तित्व ही बदला हुआ है । पिछले दो बजटों में लालू जी कुल्हड़, मटकों और खादी पर जोर देते थे पर अब वे बिहार में चुनाव हारने के बाद रेलवे स्टेशनों पर शीतल पेय के लिये वेंडर मशीन, साइबर कैफे, ए.टी.एम. लगाने पर जोर दे रहें हैं । बिहार का रेल बजट पर इतना अधिक रंग चढ़ गया है कि यह रेल का भारतीय बजट नहीं लालू रेल का बजट है ।

रेलवे ट्रेक का नवीनीकरण होना आवश्यक है । भारत के करीब 50,000 कि.मी. रेल उन्नीसवीं शताब्दी के हैं और करीब 12000 किलोमीटर के रेलमार्ग की तत्काल नवीनीकरण की आवश्यकता है । इससे रेल सुरक्षा की स्थिति अत्यन्त भया वह है । इस बात का अंदाज इसी तथ्य से लग सकता है कि 2005 में मुंबई की लोकन ट्रेनों में ही करीब 4000 लोग फिसलकर या टकराकर मर गये । डिब्बों की हालत खराब है । करीब 35000 कोचों और रेल के डिब्बों को रिटायर किये जाने की जरूरत है । पर ये सारे प्रयास राजनैतिक लाभांश नहीं देते । सुरक्षा प्रयासों में निवेश पूरे भारत की रेल के लिये होते हैं । बेहतर होता एयरकंडीशन्ड के थोड़ा भाड़ा बढ़ाकर ज्यादा सुरक्षा की गारंटी दी गयी होती ।

महोदय, जब तक रेलों को शुद्ध आर्थिक नियमों के आधार पर नहीं चलाया जाता है और उनके सुरक्षित संचालन को सर्वोच्च प्राथमिकता नहीं दी जाती तब तक भारतीय रेल विश्वस्तरीय नहीं बन सकती । पता नहीं भारतीय रेल इस अ वधारणा से कब मुक्त होगी कि उसकी एक बड़ी जिम्मेदारी समाज कल्याण की भी है । देखना यह भी है कि रेल मंत्री द्वारा बढ़-चढ़ कर की गई घोाणाओं पर समय रहते अमल हो पाता है या नहीं क्योंकि अन्य विभागों की भांति रेलवे की परियोजनाओं का भी विलंबित हो जाना सामान्य बात है । रेल मंत्री द्वारा घोाित परियोजनाओं की महत्ता होते हुए भी क्या यह सही नहीं कि इन परियोजनाओं को शुरू करने में भारत काफी पिछड़ गया है । यही कारण है कि रेलों के जरिये देश की तकदीर को नहीं बदला जा सका ।

महोदय, यह अब भी चिन्ता का विाय है कि भविय की जरूरतों और चुनौतियों को देखते हुए आवश्यक बुनियादी सुधार करने में एक बार फिर बच गयाi काश चीन की सफलता से कुछ सबक लिया जाता । हमारे यहां चीन की तुलना में रेलों का आधुनिकीकरण मंथर गति से हो रहा है। कुल मिलाकर यह बजट पुरानी पटरियों पर नई रेल चलाने की कहानी ही अधिक कह रहा है । प्रतिदिन लगभग 1.4 करोड़ लोग रेल में सफर करते हैं पर उनकी यात्रा सरक्षित और सुखद बनाने के पुख्ता इंतजाम करने पर भी जोर नहीं दिया गया है । पिछले कुछ सालों में छोटी बड़ी रेल दुर्घटनाएं लगातार बढ़ती गई हैं और हालात में सुधार के लिये हर बार कड़े कदम उठाने के आश्वासन दिये गये । 17000 करोड़ रूपये का सुरक्षा कोा भी बना । ि वभिन्न योजनाओं पर उसे खच भी किया जा रहा होगा लेकिन हकीकत में इसके नतीजे नहीं दिखाई देते । आधुनिक निगरानी यंत्रों, नए ट्रेक बिछाने, सिगनल प्रणाली में सुधार, डिब्बों में नई तकनीक अपनाने आदि के जरिये मुस्तैदी से प्रयास किये जाएं तो अपेक्षित सफलता हासिल हो सकती है । इन चीजों के लिए भारी निवेश के साथ-साथ व्यवहारिक योजनाएं बनाना और उन्हें पर्याप्त कुशलता के साथ समय पर पूरा करना जरूरी है । इससे यात्रा सुरक्षा और रेलवे की क्षमता दोनों को लाभ मिलेगा ।

महोदय, यह सही है कि बजट में रेलवे की क्षमता बढ़ाने तथा ढांचागत विस्तार के लिए कुछ नहीं कहा गया है । रेलवे का माल ढुलाई का हिस्सा अपेक्षित अनुपात में नहीं बढ़ रहा है इसके अभाव में रेलवे की सेहत कैसे सुधरेगी ।

महोदय, रेलवे बजट के संदर्भ में, मैं राजस्थान की मुख्यमंत्री श्रीमती वसुन्धरा जी के कथन को उद्धृत करना चाहूंगा ''बजट से राजस्थान के विकास कार्यक्रमों पर विपरीत असर पड़ेगा, रेल मंत्री ने नई परियोजनाओं व आमान परिवर्तन के लिये नये प्रस्तावों की घोाणा नहीं कर प्रदेश की उपेक्षा की है । कुछ रेल सेवाओं के विस्तार से प्रदेश को विशेा लाभ नहीं होने वाला है । प्रदेश के राजनैतिक, सामाजिक, धार्मिक, व्यावसायिक, वाणिज्यिक संगठनों ने काफी आशाएं लगा रखी थी लेकिन रेल बजट में सभी को निराश किया है । जनभावनाओं की अनदेखी की है ।'' पर्यटन की दृटि से सर्वाधिक महत्वपूर्ण राजस्थान की उपेक्षा की है ।

मान्यवर, मैं रेल मंत्री जी के प्रति हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंनें इस बार ख्वाजा मुईनुद्दीन चिश्ती की दरगाह गरीब नवाज का रेलवे बजट में स्मरण करते हुए अजमेर को तीन गरीब नवाज एक्सप्रेस ट्रेनों (रांची-अजमेर,किशनगंज-अजमेर,यशवन्तपुर-अजमेर) जो सप्ताह में एक बार चलेंगी, का तौहफा दिया है तथा आमान परिवर्तन के बाद अजमेर-उदयपुर सिटी एक्सप्रेस चलाने का वायदा किया है। अहमदाबाद-दिल्ली मेल को हरिद्वार तक बढ़ाकर हजारों तीर्थ यात्रियों को नई सौगात दी है तथा भुज-बरेली एक्सप्रेस नई गाड़ी सप्ताह में 3 दिन चलेगी। रेल बजट में राजस्थान की आशा पूरी नहीं हुई है। बजट में राजस्थान को 6 नई रेलगाड़ियां मिली है लेकिन आमान परिवर्तन, दोहरीकरण व बांसवाड़ा टौंक को रेल से जोड़ने शेखावटी को ब्रोडगेज आमान परिवर्तन से जोड़ने जैसी उम्मीदों पर पानी फिर गया है।

उत्तर पश्चिम रेलवे के इस साल लाभ कमाने को देखते हुए राजस्थान जयपुर, उदयपुर के अलावा मुम्बई, कलकत्ता, गौहाटी बैंगलूर, लखनऊ व आगरा के लिये अतिरिक्त गाड़ियां एवं नये रेलवे मार्ग स्वीकृत होने की उम्मीद थी। शेखावटी को बड़ी लाइन से जोड़ने और टौंक-बांसवाड़ा को रेल मार्ग पर लेने के लिए बड़ी योजनाओं की भी उम्मीद थी पर रेल बजट में राज्य की यह आस पूरी नहीं हुई। गाड़ियों के विस्तार में राजस्थान के हिस्से में 11 ट्रेनें आई हैं। अजमेर-उदयपुर और अजमेर-चित्तौड़गढ़ का आमान परिवर्तन भी इस साल में किया जायेगा। अजमेर-पुकर तथा दौसा-गंगापुर सीटी के लिए नई रेल लाइनें बिछाने में बहुत कम धनराशि आबंटित की गई है।

मान्यवर, अजमेर राजस्थान की ह्रदयस्थली है तथा शिक्षा, पर्यटन, पुरातत्व, धार्मिकता एवं ऐतिहासिकता की दृटि से अजमेर का अपना महत्वपूर्ण स्थान है। अतः अजमेर के संदर्भ में निम्नलिखित महत्वपूर्ण सुझाव हैं जिनको क्रियान्वित करना आ वश्यक है:-

अजमेर रेलवे स्टेशन पर आधारभूत अवसंरचनाओं का अभाव है परिणास्वरूप कई गाड़ियों को अजमेर तक लाने अथवा अजमेर से रवानगी करने में अड़चनें उपस्थित होती हैं। अतः अजमेर तथा पुकर की महत्ता को देखते हुए अजमेर रेलवे स्टेशन पर सभी आवश्यक रेलों की धुलाई, सफाई, ठहराव, घुमाई, इंजनों/डिब्बों की मेन्टीनेन्स आदि की सुविधाएं हेतु स्टेशन का विस्तार तोपदड़ा एवं पालबीचला की ओर रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर किया जाना चाहिये। मदार तथा दौराई रेलवे स्टेशनों के पास भी बहुत खाली पड़ी जगह है जहां समस्त सुविधाओं, अवसरंचनाओं से युक्त स्टेशन का निर्माण किया जा सकता है।

अब जबकि एक तरफ अजमेर-मदार से पुकर नई रेलवे लाइन का निर्माण तथा दूसरी अजमेर-चित्तौड़ मीटर गेज लाइन का ब्रोडगेज में आमान परिवर्तन हो रहा है तब साथ ही साथ इन सब भविय की संभावनाओं को दृटिगत रखते हुए रेलवे स्टेशन की अवसंरचनात्मक सुविधाएं बढ़ाना आवश्यक है।

अजमेर-पुकर पूर्व में कई वर्ों पूर्व स्वीकृत नई रेलवे लाइन का निर्माण कार्य अविलम्ब पूरा करवाया जाए इसके लिए समयबद्ध कार्यक्रम बनाया जाना आवश्यक है। पुकर हिन्दुओं का बहुत बड़ा तीर्थ है जहां लाखों लोग देश के कोने-कोने से आते हैं।

इस रेलवे लाइन को मेड़ता तक बढ़ाना भी आवश्यक है ताकि पश्चिमी राजस्थान तथा बीकानेर से अजमेर का सीधा जुड़ाव हो सके। पश्चिमी राजस्थान के सर्वागीण विकास के लिये पुकर-मेड़ता-जैतारण-ब्यावर को भी जोड़ना आवश्यक है।

अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़ आमान परिवर्तन तथा नीमच-रतलाम आमान परिवर्तन 2007 तक पूरा किये जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है, इसके लिए रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं पर इस हेतु तत्काल अधिक धनराशि स्वीकृत किये जाने की जरूरत है। इससे अजमेर-उदयपुर तथा अजमेर-रतलाम फिर अजमेर-कोटा सीधे ही जुड़ सकेगें।

बांदीकुई-आगराफोर्ट आमान परिवर्तन हो जाने के बाद अजमेर का आगरा से जुड़ना अति आवश्यक है। खेद है कि जयपुर-आगरा-ग्वालियर इण्टर सीटी की भारी मांग के बावजूद भी अजमेर तक विस्तार नहीं किया गया। मुगलकाल से ही अजमेर एवं आगरा दोनों ऐतिहासिक नगर रहे हैं जिनका गहरा सम्बन्ध था। पूर्व में मीटर गेज पर आगरा फोर्ट-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर-मारवड़ चलती थी वह गाड़ी बहुत लोकप्रिय थी, परन्तु ब्रोडगेज के परिवर्तन के बाद उसे बन्द कर दिया गया जिसे चालू करना अत्यन्त आवश्यक है तथा जो आर्थिक दृटि से रेलवे के लिये बहुत उपयोगी रहेगी। अतः आगरा फोर्ट-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर-मारवाड़ गाड़ी चलाई जाए।

जिस प्रकार से अहमदाबाद-दिल्ली मेल को हरिद्वार तक विस्तार दिया गया है उसी प्रकार पूजा एक्सप्रेस जम्मूतवी से जयपुर तक चलती है उसे अजमेर तक बढ़ाया जाना अत्यंत आवश्यक है ताकि अजमेर-पुकर सीधा जम्मू वैणो देवी तीर्थों,

पंजाब-हरियाणा से जुड़ सके । अजमेर की दरगाह शरीफ तथा पुकर में जम्मू कश्मीर के लोग बहुत बड़ी संख्या में आते हैं । अतः जम्मूतवी-जयपुर पूजा एक्सप्रेस को अजमेर तक चलाया जाय । वर्तमान में यह गाड़ी कई घंटे जयपुर में ही पड़ी रहती है । कोई नये रैक आदि की आवश्यकता नहीं रहेगी ।

नई घोाित जयपुर-अमृतसर को भी अजमेर तक बढ़ाया जाये जिससे राधास्वामियों तथा पंजाबी समुदाय को अमृतसर तक जाने आने में सुविधा उपलब्ध हो सके । अजमेर-पुकर में दशमेश गुरू गोविन्दसिंह जी का आगमन हुआ था । पुकर में गुरूद्वारा भी बना है । अजमेर में राधास्वामी के अनुयाइयों की बहुत भारी संख्या है उन्हें व्यास आना जाना पड़ता है । यह गाड़ी भी अजमेर तक बढ़ाये जाने पर पर्याप्त लाभ में चलेगी ।

अजमेर को जिस प्रकार विगत कुछ वार्ों में कलकत्ता, पटना, मुजफ्फरपुर आदि से जोड़ा गया है उसी प्रकार अजमेर की महत्ता को दृटिगत रखते हुए उसे ब्रोडगेज द्वारा हैदराबाद, चेन्नई, एर्नाकुलम, बैंगलूर, तिरूपति, तिरूवन्तपुरम आदि दक्षिण भारतीय महत्वपूर्ण नगरों से जोड़ा जाना आवश्यक है । इससे महत्वपूर्ण आवक-जावक बढ़ेगी ये सभी गाडियां वाया अहमदाबाद-पालनपुर-मारवाड़-ब्यावर होकर अजमेर आनी चाहिए जिससे दक्षिण भारत में व्यापार तथा व्यवसाय में लगे हुए लाखों प्रवासी राजस्थानियों को भी आने जाने की सुविधा मिल सकेगी तथा दरगाह शरीफ एवं पुकर तीर्थाटन आने वाले लाखों यात्रियों को भी सकून मिलेगा ।

आश्रम एक्सप्रेस (सुपरफास्ट) दिल्ली अहमदाबाद को 2-2 मिनट का औद्योगिक दृटि से महत्वपूर्ण नगरों किशनगढ़ तथा ब्यावर में ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है । बहुत समय से यह मांग की जाती रही है । इससे रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी ।

अजमेर लखनऊ, अजमेर-प्रयाग, अजमेर-चेन्नई, अजमेर-द्वारका, अजमेर-इन्दौर-भोपाल, अजमेर-रायपुर, अजमेर-वाराणसी तथा अजमेर-गौहाटी नई गाड़ियां चलाई जानी चाहिए ।

मरूधर एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन जोधपुर से वाया मारवाड़-ब्यावर-अजमेर चलाया जाना चाहिए जिससे अजमेर उत्तर प्रदेश से सीधा जुड़ सकेगा ।

जयपुर आने वाली केरल, चेन्नई की गाड़ियों को यदि अजमेर तक बढ़ा दिया जाय तो अधिक फायदेमन्द रहेगा ।

अजमेर-चेन्नई तथा अजमेर-मुम्बई होली-डे-एक्सप्रेस में यात्रियों की बहुत भीड़ रहती है अतः इन गाड़ियों को नियमित किया जाय ।

दिल्ली अहमदाबाद मेन लाइन का पूरा दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाना आवश्यक है ।

रेवाड़ी-रींगस-फलेरा का आमान परिवर्तन भी युद्ध स्तर पर होना आवश्यक है जिससे दिल्ली अजमेर के मध्य एक और विकल्प उपलब्ध हो सके ।

अजमेर-कोटा, अजमेर-बीकानेर तथा अजमेर-बाड़मेर रेलवे सम्पर्क भी जोड़ना आवश्यक है ।

भारत और पाकिस्तान में विगत दिनों शान्ति एवं सौहार्द्र का प्रतीक अमन गाड़ी मुनाबाव-खोखरापार के बीच चलने वाली "थार एक्सप्रेस " को अजमेर तक बढ़ाया जाय जिससे पाकिस्तान के सिन्ध प्रान्त के हजारों जायरीन अजमेर की ख्वाजा साहब की दरगाह में दर्शनार्थ आ-जा सकेंगें तथा अजमेर से भी सिन्धी समुदाय के हजारों व्यक्तियों का झूलेलाल जी की जन्मस्थली सिन्ध में जाना सुगम हो सकेगा । हालांकि, इस हेतु देश की सुरक्षा की दृटि से एहतियात बरतना अत्यावश्यक है ।

अजमेर-खण्डवा-पूर्णा-काचीगुड़ा (हैदराबाद) मार्ग का आमान परिवर्तन अत्यावश्यक है जिससे हैदराबाद-अजमेर से सीधा ब्रोडगेज द्वारा जुड़ सके ।

अजमेर के लोको एवं कैरीज कारखानों की उत्पादन क्षमता का पूरा-पूरा लाभ लेने के लिये इन्हें अधिक काम दिया जाय तथा इनका विस्तार किया जाय । अजमेर की अर्थव्यवस्था का मूल आधार ये लोको एवं कैरीज कारखाने ही हैं । कारखानों में लगी नई भर्ती पर रोक भी तुरन्त हटाकर आवश्यकतानुसार नये स्थानों की पूर्ति की जाये ।

अजमेर डी0आरर0एम0 आफिस 100 साल से अधिक पुराना ऐतिहासिक भवन है अतः इसे हैरिटेज विरासत घोाित किया जाये ।

उत्तर पश्चिम रेलवे जोन का लेखा मुख्यालय अजमेर को ही रखा जाये ।

पश्चिम रेलवे के अजमेर स्थित लेखा मुख्यालय को पूर्ववत अजमेर में ही काम करने दिया जाये । यहां के सभी रेल कर्मियों को उत्तर पश्चिम रेलवे जोन में ही समायोजित किया जाये ।

अजमेर रेलवे चिकित्सालय का स्तर बढ़ाया जाये तथा आधुनिकतम चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध करवाई जाये ।

अजमेर रेलवे नगरी के नाम से विख्यात है । अतः इसकी रेलवे की दृटियों से गरिमा बनाई रखी जाये।

रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर आधुनिक सुविधाओं से युक्त बहुमंजिला यात्री विश्रामगृह बनवाया जाये ताकि उर्स एवं पुकर मेले के अवसर पर यात्रियों को ठहराया जा सके । रेलवे की आय में वृद्वि भी हो सके ।

अजमेर स्थित लोको एवं कैरीज स्पोर्टस ग्राउन्ड को धन लगाकर आधुनिकतम खेल सुविधाओं से सज्जित कर अखिल भारतीय क्रीडा प्रतियोगिताओं के अनुकूल विकसित किया जाये ।

बेकार पड़े स्क्रेप तथा कबाड़ को नीलाम कर रेलवे की आय में वृद्वि की जाय एवं रेलवे की जमीन/सम्पत्ति पर अतिक्रमण रोके जाये ।

तोपदड़ा, अजमेर, जौन्सगंज अजमेर ,नाका मदार अजमेर, परबतपुरा, बाइपास रेलवे क्रासिंग तथा बयावर कृणा मील मार्ग तथा किशनगढ़ रूपनगढ रोड़ रेलवे क्रासिंग एवं विजय नगर क्रासिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाये जाने अत्यंत आ वश्यक हैं ।

किशनगढ़, ब्यावर, नसीराबाद, विजयनगर, बांदनवाड़ा, मांगलियावास आदि स्टेशनों का समुचित विकास विस्तार तथा सुविधायुक्त किया जाना आवश्यक है ।

रेलवे बीसीट संस्था (अजमेर में) की सुव्यवस्था एवं विकास की आवश्यकता को पूरा किया जाये ।

नसीराबाद एक महत्वपूर्ण सैनिक छावनी है, अतः यहां जवानों और अधिकारियों के लिये कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण प्र णाली स्थापित की जाये । ब्यावर और किशनगढ़ की आरक्षण प्रणाली का विस्तार किया जाये । अजमेर को देश के सभी महत्‌ वपूर्ण टर्मिनल से जोड़ा जाये ।

रेलवे विद्यालयों में भवनों की मरम्मत तथा समुचित व्यवस्था एवं स्तरोन्नयन की आवश्यकता है ।

दिल्ली-अजमेर तथा अजमेर-महेसाणा के मध्य पैसेंजर गाड़ियां चलाई जायं जो प्रत्येक छोटे-छोटे स्टेशनों पर रूके तथा ग्रामीण जनता लाभान्वित हो सके । मीटर गेज के समय इस प्रकार की व्यवस्था की जाये । ब्रॉडगेज के बाद में पैसेंजर गाड़ियां बंद हो गई हैं । गरीब आदमी बस के मुकाबले रेलगाड़ियों को प्राथमिकता देता है । अतः आम यात्रियों के लिये दिल्ली-अजमेर पैसेंजर गाड़ी चलाई जाये ।

दिन में प्रातःकाल अजमेर से दिल्ली जाने के लिये कोई गाड़ी नहीं है जबकि पहले मीटरगेज के समय दिल्ली अहमदाबाद एक्सप्रेस गाड़ी 3अप, 4डाउन चलती थी जो अहमदाबाद से सायंकाल रवाना होकर अजमेर प्रातः 7.30 बजे पहुंचती है और दिल्ली सांयकाल पहुंचती है । दिल्ली से प्रातःकाल रवाना होकर अजमेर सांयकाल पहुंचती है । इसे अहमदाबाद-दिल्ली वाया अजमेर-जयपुर चलाया जाये ।

अजमेर-केकड़ी-देवली-कोटा रेलवे लाइन का सर्वेक्षण एवं निर्माण हाथ में लिया जाये ।

अजमेर-राजेन्द्र नगर (पटना) तथा अजमेर-हावड़ा अनन्या एक्सप्रेस के फेरे बढ़ायें जायें ।

ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे क्रासिंग पर फाटक बनाकर चौकीदार नियुक्त किये जायें । लामाना, मुहामी, लाड़पुरा, दांता न्यारा आदि स्थानों पर रात्रि में फाटक पर चौकीदार रहे।

मान्यवर, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए अत्यंत आभारी हूं।

श्री निहाल चन्द (श्रीगंगानगर) : बजट 2006-07 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, आपका धन्यवाद । महोदय, इस बजट में पिछले बजट की तुलना में आंतरिक स्रोतों की पूर्ति पर अधिक जोर दिया गया है । यह पैसा अन्य मदों से उधार लेना पड़ेगा । यह रेल बजट बिहार में ज्यादा फायदेमंद रहा है । अटल जी की सरकार ने जिन रेलवे प्रोजेक्टों की शुरूआत की थी वे अधूरे पड़े हैं जिनका रेल बजट में कहीं भी जिक्र तक नहीं है । भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी रेल प्र णाली है । यह 63,465 कि.मी. में फैली हुई है । सन् 2006-07 के रेल बजट में कहीं अपेक्षा से ज्यादा धन दिया, कहीं बहुत ज्यादा उपेक्षा भी रखी गयी । भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा उपक्रम है । कुछ र्वा पूर्व तक रेलवे में लगभग 20 लाख कर्मचारी काम करते थे जिसको घटाकर 12 लाख कर दिया गया । रेल का सफर सभी लोगों को सम्मानजनक तरीके से मिले

ऐसा बजट में होना चाहिए था, जो हो नहीं सका । महोदय, बजट में राजस्थान की उपेक्षा की गयी मात्र 6 ट्रेन राजस्थान में और चलाने की घोाणा बजट में हुई । पूरा बजट राजस्थान के लिए निराशाजनक हुआ । पूरे प्रदेश की आमान परिवर्तन व दोहरीकरण व नये रेल मार्गों की उपेक्षा हुई । राजस्थान में कोई भी नई परियोजना बजट में शामिल नहीं है ।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र भारत- पाकिस्तान सीमा पर है तथा पूरा क्षेत्र कृाि प्रधान क्षेत्र है । रेल की पूरी सुविधा नहीं मिलने के कारण किसान के फसलों के भावों में मंदी रहती है ।

महोदय, गत सरकार ने सीमावर्ती क्षेत्र की श्री गंगानगर से स्वरूपसर की 112 किमी. की मीटर गेज लाइन ब्राड गेज में परिवर्तन करने की घोाणा की तथा तत्कालीन रेल मंत्री जी नीतिश कुमार जी ने शिलान्यास भी किया । यह कार्य धीमीगति से चल रहा है उसको अति शीघ्र पूरा किया जाए । आजादी से लेकर अब तक श्रीगंगानगर से जयपुर की मीटर गेज लाइन चल रही है उसको भी ब्राड गेज में परिवर्तन किया जाए एवं हनुमानगढ़ रावतसर से सरदार शहर वाया पल्लू एव अनूपगढ़ कोलायत वाया खाजुवाला का नया सर्वे जल्दी पूरा कराकर बजट में शामिल किया जाए ।

महोदय, श्री गंगानगर जिला मुख्यालय का रेलवे स्टेशन " आदर्श रेलवे स्टेशन " है । इस स्टेशन को " रोस्टर्र चार्ट " में डाला हुआ है परन्तु एक गाड़ी उधान आभा एक्सप्रेस यात्री गाड़ी है । वह भी लम्बी दूरी की है । श्री गंगानगर से नई दिल्ली के लिए एक और ट्रेन चालू की जाए ।

महोदय, श्री गंगानगर में एक भी ओवरब्रिज स्थापित नहीं है । एक ओवरब्रिज राजस्थान सरकार का प्रपोजल (प्रस्ता व) मंगवाकर इसको भी स्वीकृति प्रदान करें ।

---

*The speech was laid on the Table.

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) : महोदय, रेल सुविधाओं में वृद्धि की दृटि से या रेल बजट बुन्देलखंड तथा विशेातः सागर संसदीय क्षेत्र के नागरिकों को कोई आशा का संदेश नहीं दे पाया । सागर नगर संभागीय मुख्यालय तथा बीना कटनी रेल खंड का सबसे महत्वपूर्ण रेल स्टेशन है जिसे माडल स्टेशन बनाने की बात पूर्व में कही गयी थी किंतु गुना दमोह तो माडल स्टेशन की सूची में जोड़ दिये गये किन्तु सागर स्टेशन को वंचित किये जाने से काफी निराशा हुई है । अतः सागर स्टेशन को शीघ्र ही उन्नत कर माडल स्टेशन बनाया जाना चाहिये । रेलवे की सामग्री सारे देश में यहाँ-वहाँ बिखरी पड़ी रहने से काफी चोरियां होती हैं। अभी पिछले दिनों बीना से काफी सामग्री चोरी की घटना हुई थी ऐसी घटनाओं से जुड़े कर्मचारियों एवं अधिकारियों के विरूद्ध कार्यवाही होनी चाहिये । इसके साथ ही साथ रेलवे की खाली पड़ी भूमि का दुरूपयोग भी रोका जाना चाहिए। बीमा में रेलवे की लगभग 400 एकड़ भूमि पर अतिक्रमण है तथा इस भूमि में से बहुत से अतिक्रमणकारियों द्वारा ठेके पर कृाि करने अन्य व्यक्तियों को दी गई । किन्तु रेल प्रशासन उदासीन है ।

अतः शीघ्र ही इस दिशा में प्रयत्न कर बीना सहित देश के सभी स्थानों से रेल भूमि को अतिक्रमण मुक्त कराकर रेलवे द्वारा स्वयं अथवा निजी क्षेत्र के सहयोग से व्यापारिक उपयोग किया जाना चाहिये । अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की प्रमुख रेल समस्याओं की ओर आपका ध्यान आकर्िात करना चाहता हूं ।

सागर स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 1 व 2 पर नई नाईट व्यवस्था होनी चाहिये, रात्रि में कई बार ट्यूब लाइट बंद रहती हैं, हाई मास्क लाईट भी बंद रहती हैं ।

सागर स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 के बाहर अतिक्रमण हटाये गये स्थान पर सौन्दर्यीकरण का कार्य अविलम्ब प्रारम्भ होना चाहिये अन्यथा पुनः अतिक्रमण होने लगेगा ।

सागर स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 1व 2 एवं फुट ओवर ब्रिज पर सफाई व्यवस्था दुरूस्त की जानी चाहिये, टायलेट अक्सर बंद रहते हैं अथवा सफाई नहीं होती जिसमें यात्रियों को असुविधा होती है

सागर स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2 के बारह साईकिल स्टैण्ड की व्यवस्था है किन्तु होटल वगैरह नहीं है अतः कमर्शियल उपयोग होना चाहिए क्योंकि शहर का आना-जाना यही से होता है

सागर स्टेशन के रिटायरिंग रूम में सफाई व्यवस्था ठीक एवं साफ-सुथरे बिस्तरों की भी सुविधा होनी चाहिये।

---

*The speech was laid on the Table.

सागर रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म क्रमांक 2 पर जी.आर.पी. की व्यवस्था अति आवश्यक है इस प्लेट फार्म पर अक्सर असामाजिक तत्वों का जमाव रहता है ।

सागर आर्मी का प्रमुख केन्द्र है अतः सैनिकों को आरक्षण हेतु अलग से खिड़की होनी चाहिए ।

सागर से बीना-कटनी लाइन पर मालगाडियों का बड़ी संख्या में आना-जाना होता है तथा स्टाफ यहां बदलता है अतः अक्सर मालगाड़ियाँ खड़ी रहती है । अतः अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण अर्थात् 2 नं. के पीछे 3 नं. प्लेटफार्म का निर्माण करना चाहिये ।

सागर स्टेशन पर मरीजों की सुविधा हेतु व्हील चेयर उतारने, बीना स्टेशन की तरह रेम्प बनाया जाना चाहिये।

खुरई से बड़ी संख्या में छात्र पढ़ने कोटा जाते हैं तथा व्यापारियों का भी बड़ी संख्या में आना जाना होता है अतः खुरई स्टेशन पर जबलपुर-कोटा एक्सप्रेस का पूर्व की भॉति स्टापेज होना चाहिये ।

गनेशगंज स्टेशन पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज था पुनः उत्कल एक्सप्रेस का गनेशगंज पर स्टापेज होना चाहिये ।

जरूबाखेड़ा स्टेशन पर छिप्रा एक्सप्रेस, कामायनी एक्सप्रेस तथा गौड़वाना एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए।

नरयावली स्टेशन पर सवारी गाड़ियाँ प्लेटफार्म नं. 1 पर नहीं लेते हैं अभी 2 फरवरी, 06 को एक यात्री की इसी कारण मालगाड़ी से टकराकर मृत्यु हो गई अतः मकरोनियां, जरूबाखेड़ा, गनेशगंज एवं नरयावली

स्टेशनों पर शीघ्र ही फुट ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिये ।

गनेशगंज, मकरोनिया, ईशुरवारा, नरयावली, जरूबाखेड़ा, डांगीडहर स्टेशनों पर धूप बारिश से बचाव हेतु दोनों तरफ शेड निर्माण होना चाहिये ।

रतौना स्टेशन का विस्तार होना चाहिये तथा नई रेल लाइनें अप लाइन, डाउन लाइन डाली जानी चाहिये ।

विशाखापत्तनम से निजामुद्दीन जाने वाली हीराकुंड एक्सप्रेस को अमृतसर तक बढ़ाये जाने का मैं स्वागत करता हूं । हीराकुंड एक्सप्रेस को सप्ताह के तीन दिनों के स्थान पर सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिये ।

खुरई स्टेशन के प्लेटफार्म क्रमांक 2 पर शेड की लम्बाई बढ़ानी चाहिये ।

खुरई स्टेशन पर कम्प्यूटराइज टिकट खिड़की शीघ्र प्रारम्भ होनी चाहिए ।

मकरोनिया उपनगरीय स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए ।

नरयावली स्टेशन पर बीना इटारसी एक्सप्रेस का स्टापेज ।

जबलपुर कोटा एक्सप्रेस को जयपुर तक बढ़ाये जाने का स्वागत करते हैं किंतु इस ट्रेन का मकरोनिया एवं जरूवाखेड़ा स्टेशन पर स्टापेज दिया जाना चाहिये ।

सागर प्लेटफार्म नं. 1 व 2 पर ऑटो रिक्शा आने-जाने के लिए अलग से व्यवस्था की जावे । भीड़-भाड़ को नियंत्रित करने हेतु दोनों प्लेटफार्म के बाहर पुलिस की व्यवस्था की जाये ।

जनता की सुविधा हेतु महिला एवं पुरूा प्रसाधन की व्यवस्था दोनों प्लेटफार्म के बाहर की जाये ।

मकरोनिया स्टेशन के पास कानपुर भोपाल राट्रीय राजमार्ग पर अक्सर गेट बंद रहता है अतः ओवर ब्रिज का शीघ्र निर्माण किया जाना चाहिए ।

पश्चिम मध्य रेल के रीवा से चेन्नई/बंगलौर/तिरूअंतपुरम के लिए नई ट्रेन चलाई जावे ।

गाड़ी क्र. 5103-5104 गोरखपुर-मंडुवाडीह दैनिक ट्रेन को वाया कटनी सागर भोपाल होते हुए दक्षिण भारत के महानगरों तक बढ़ाई जाये । यह सुझाव है क्योंकि गोरखपुर से मंडुवाडीह के लिए दो अन्य गाड़ियाँ और हैं इनमें लखनऊ-गोरखपुर-मंडुवाडीह एक्सप्रेस एवं गोरखपुर-मंडुवाडीह- कानुपर एक्सप्रेस है इसलिए गाड़ी क्र0 5103-5104 को सरलता से बढ़ाया जा सकता है ऐसा करने से गोरखपुर एवं दक्षिण भारत दोनों तरफ सागर से यात्रा सुविधा संभव हो सकेगी

सागर से रायपुर, दुर्ग, नागपुर जाने हेतु सुविधा नहीं है इस संबंध में (क) दुर्ग निजामुद्दीन संपर्कक्रांति का सागर मुख्यालय में स्टाप प्रारम्भ करवाया जाये इससे केवल दो दिन सुविधा मिलेगी यदि (ख) दुर्ग-निजामुद्दीन छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति और मध्य प्रदेश संपर्क क्रांति जबलपुर-निजामुद्दीन गाड़ियों को कटनी से लिंक करके मध्य

प्रदेश छत्तीसगढ़ संयुक्त संपर्कक्रांति एक्सप्रेस बनाकर चलाया जाये तो सुविधा 5 दिन हो जायेगी। (ग) 8236-8235 भोपाल बिलासपुर एक्सप्रेस कम पैसेंजर को फास्ट पैसेंजर बनाकर रायपुर दुर्ग होते हुए नागपुर तक चलाया जाये (भोपाल से बीना तक यह गाड़ी एक्सप्रेस है इसे समाप्त किया जावें)।

इन्दौर-हावड़ा-क्षिप्रा एक्सप्रेस हमेश फुल जाने वाली ट्रेन है इसको सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिये ।

दमोह-कोटा शटल को फास्ट पैसेजर बनाते हुए इसमें बोगियों की संख्या बढ़ाई जाये, शयनयान लगाए जाए तथा इसे चितौड़गढ़ होते हुए उदयपुर तक बढ़ाया जाये जिससे मध्य प्रदेश के मध्यवर्गीय पर्यटकों व व्यापरियों को राजस्थान यात्रा की सुविधा मिल सकेगी । बीना कोटा एक्सप्रेस को जयपुर तक बढ़ाया जाये।

गाड़ी क्रं. 1506-1505 कटनी से बीना की ओर चलने वाली पैसेंजर को रात्रि 8 बजे की जगह शाम 6 बजे चलाया जाये इसे इंदौर तक बढ़ाया जायें इसमें शयनयान भी लगाए जावे ।

सोमनाथ (वेरावाल) से अहमदाबाद की ओर चलने वाली दैनिक एक्सप्रेस गाड़ी को भोपाल सागर कटनी बनारस तक चलाया जावें ।

जयपुर से कोटा गुना बीना सागर कटनी बिलासपुर रेलमार्ग से हावड़ा एवं विशाखापट्नम जाने के लिए नई गाड़ी चालाई जावे ।

9306-9305 क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं चंबल एक्सप्रेस ट्रेनों को मानिकपुर स्टेशन से लिंक करके हावड़ा चलाया जाय ऐसा करने से इंदौर भोपाल सागर दमोह से हावड़ा के लिए दैनिक ट्रेन मिल जायेगी ।

निजामुद्दीन से विशाखापट्टनम चलने वाली स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस का मार्ग बदलकर निजामुद्दीन-बीना-सागर-कटनी-बिलासपुर-रायपुर-विशाखापट्टनम किया जावे ।

जबलपुर से गंगानगर(राजस्थान) के लिए साप्ताहिक ट्रेने चलाई जावे ।

कानपुर-खैरार, बांदा-मानिकपुर-सतना-कटनी-दमोह-सागर बीना के लिए बुदेंलखण्ड पैसेंजर गाड़ी चलाई जाये।

भोपाल-बिलासपुर का कटनी पहुंचने का समय चित्रकूट एक्सप्रेस से सामंजस्य कराया जावें जिससे लखनऊ की तरफ से आने-जाने के लिए कटनी से कनेक्शन मिल सकेगा

सागर रेलवे स्टेशन पर स्थित पोस्ट आफिस से तिलकगंज की ओर पैदल पुल बनाया जावें जिससे आम जनता एक ओर से दूसरी तरफ सड़क तक जा सके ।

प्लेटफार्म नं. 3 का निर्माण हेतु मंजूरी दी जाये अन्यथा 1 नवम्बर, 2006 से सागर जाने वाली लाइफ लाइन एक्सप्रेस कहां खड़ी होगी क्योंकि लाइफ-लाइन ट्रेन केवल 1 नं. प्लेटफार्म पर ही खड़ी हो सकती है (आपरेशनों की दृटि से) 2 या 3 नं. पर मरीजों को जीना सीढ़ी चढ़ने उतरने में दिक्कत होगी । लाइफ-लाइन ट्रेन लगभग 15 दिन खड़ी रहेगी ।

माल गोदाम का स्थानातंरण किया जाये (अ) रीगल लाज वाली साइड वाली खाली भूमि जो कि राहतगढ़ बस स्टैण्ड रेलवे फाटक तक जाती है, पर सीमेंट एवं खाद्य भंडारण मालगोदाम बनाई जावें । (ब) अप्सरा सिनेमा वाली साइड पर गेंहू, शक्कर नमक खाद्यान्न भंडारण वाली मालगोदाम बनाई जाये ।

80 लाख की लागत से रेलवे स्टेशन रोड एवं स्टेशन का बाह्य भाग सौंदर्यीकरण का काम शीघ्र कराया जावें । इस संबंध में सागर स्टेशन का बाह्य डिजाइन बुंदेलखण्ड की ऐतिहासिक पृठभूमि को ध्यान में रखते हुए स्टेशन का डिजाइन बनाया जाये ।

प्लेटफार्म नं. 1 के बाहर हाईमास्क लाइट लागाई जाये ।

स्टेशन के दोनों तरफ धूप एवं वर्ाा से बचने के लिए शेड विस्तार किया जाये ।

स्टेशन यार्ड अर्थात् ट्रेनों के खड़े होने वाली पटरी का सीमेंटीकरण किया जाये जिससे मलमूत्र सफाई में सुविधा हो सके ।

मकरोनिया स्टेशन का विकास शहरों की भांति पूर्ण सुविधा युक्त किया जाये ।

टेलीफोन बूथों पर फैक्स एवं इंटरनेट मशीने लगाई जाये ।

यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए एस.बी.आई. का एटीएम लगाया जावे।

छतरपुर सागर करेली छिंदवाड़ा नागपुर रेल लाइन को स्वीकृति दी जाये ।

बुंदेलखंड के संपूर्ण विकास के लिए पं. मध्य रेल की भांति बुंदेलखंड रेल कार्पोरेशन का गठन किया जावें ।

बीना तथा सागर में छतीसगढ़ संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का कामर्शियल हाल्ट होना चाहिए तथा सागर से आरक्षण कोटा निर्धारित होना चाहिए ।

डाऊन ट्रेनों के कोच पोजीशन सुविधा मिलना चाहिये। डिस्प्ले कोच पोजीशन हेतु जो बीना में नहीं मिलती बीना सागर रेलवे दूरभाा सेवा का सीधा कनेक्शन होना चाहिए ।

बीना में प्लेटफार्म नं. 1 पर शेड निर्माण का कार्य शीघ्र होना चाहिए धूप-बारिश में यात्रियों को काफी असुविधा होती है ।

बीना जंक्शन पर गाड़ियों की संख्या अत्यधिक है तथा कई बार गाड़ियां प्लेटफार्म खाली नहीं होने से आउटर पर रोक दी जाती है । अतः अतिरिक्त प्लेटफार्म बनाया जाना चाहिए

बीना से गुना लाइन पर आनंदपुर प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है गोवा तथा अन्य गाड़ियों का वर्ा में दो बार 15-15 दिन के मेला के समय स्टापेज किये जाते हैं । अतः गोवा एक्सप्रेस पुपक एक्सप्रेस तथा नांदेड सचखंड एक्सप्रेस का बीना में स्टापेज होना चाहिए ।

बीना में वीआईपी रूम को सुसज्जित तथा सुव्यवस्थित होना चाहिये ए.सी. फर्नीचर सहित

बीना में डिजिटल क्लाक स्टेशन पर लगाना चाहिये तथा गाड़ी सहित डिजिटल डिस्प्ले की व्यवस्था होनी चाहिए ।

बीना में बीना बजरहिया शमशान घाट झांसी गेट के पास स्थित है इस कारण इसका जीर्णोद्धार नहीं हो पा रहा है । रेलवे कालोनी भी लगी है । अतः जीर्णोद्वारा की व्यवस्था होनी चाहिए

करौंदा स्टेशन पर पठानकोट का पूर्व में स्टापेज था ग्रामीणों की सुविधा हेतु पुनः करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए ।

मंडी बामोरा स्टेशन बीना तथा कुरवाई क्षेत्र के पचासों गांव का प्रमुख केंद्र है जहां से यात्री गाड़ी पकड़कर भोपाल एवं दिल्ली की ओर यात्रा करते हैं । अतः मंडीबामोरा स्टेशन पर क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए।

गौड़वाना एक्सप्रेस राजस्व की दृटि से काफी आय अर्जित करने वाली गाड़ी है जो कभी खाली नही रहती इसे जबलपुर से पूरी ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए ।

पूर्व में प्रस्तावित दमोह सागर भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जानी चाहिये ।

मरीजों की सुविधा हेतु अच्छी व्हील चेयर बीना खुरई सागर स्टेशन पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए ।

बीना नगर के झांसी फाटक पर रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए ।

मध्य प्रदेश के बहुसंख्यक कपड़ा व्यापारियों को सूरत जाने हेतु सतना, कटनी,बीना,दमोह,सागर, बासौदा, बिदिशा, भोपाल, बैरागढ़ में रहने वाले सिंधी समाज के लोगों को आपस में रेल सेवा से जोड़ने हेतु तथा मध्य प्र ादेश की राजधानी भोपाल से बीना सतना रेल मार्ग से पटना जाने और भोपाल से ही उपनगर बैरागढ़ होते हुएसूरत बलसाड़ मुंबई के लिए नियमित गाड़ी चलाई जाये ।

बैरागढ़ रेलवे स्टेशन पर सिंधी समाज के धरने पर उठी माँग का मैं समर्थन करता हूं व पटना से इलाहाबाद कटनी, बीना, सागर, रतलाम, मुम्बई नई दैनिक ट्रेन चलाई जाये इस ट्रेन के प्रारम्भ होने से बुंदेलखंड एवं प्रदेश की राजधानी भोपाल सूरत एवं पटना नगरी से सीधे रेल सुविधा से जुड़ जायेगी । यह बहुत पुरानी मांग है ।

श्री देविदास पिंगले (नासिक) : महोदय, मैं महाराट्र से प्रतिनिधित्व करता हूं, जहां से रेल को पर्याप्त राजस्व प्राप्त होता है, फिर भी पिछले दो सालों में तथा सन् 2006-2007 के रेल बजट में महाराट्र की उपेक्षा की गई है। इस उपेक्षा के कारण राज्य की आर्थिक गतिविधियां रुक गईं हैं तथा औद्योगिक विकास नहीं हो रहा है। महाराट्र में विशेातः नासिक, जहां से मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, वहां रेल नेटवर्क अत्यंत खराब स्थिति में है। दस साल पूर्व नासिक-पुणे रेल लाइन का सर्वेक्षण हुआ था। वर्तमान स्थिति में दस साल पूर्व हुआ सर्वेक्षण गैरलागू है। इसलिए वहां नये सिरे से सर्वेक्षण की अत्यधिक गरज है। अतः वहां के लोगों की भावनाओं की कदर करके नासिक-पुणे रेल लाइन का सर्वेक्षण करके नई रेल लाइन बिछाने का कार्य तीव्र गति से किया जाना चाहिए। यह बात मैंने आपको बताई है तथा रेलवे कन्सल्टेटिव कमेटी में भी उठाई है।

नासिक जिला गुजरात तथा महाराट्र की सरहद पर है। प्रायः गुजरात के सूरत इलाके के लोग लाखों की तादाद में नाशिक के औद्योगिक क्षेत्र में बसे हैं, उन्हें यदि सूरत जाना हो तो मुंबई या जलगांव जाकर गाड़ी बदलकर जाना पड़ता है। इसमें वक्त तथा राजस्व की हानि होती है और मुंबई तथा जलगांव में भारी भीड़ की वजह से रेल डिब्बों में जगह मिलना न के बराबर है। सड़क मार्ग से नासिक-सूरत सिर्फ 150 कि.मी. है। इस मार्ग का सर्वेक्षण करके नया रेल मार्ग बिछाने के लिए बरसों पुरानी मांग की भी बजट में अनदेखी की गई है। आम जनता में रेल के प्रति असंतोा न हो, इसलिए यह कार्य तुरंत शुरू करें।

माननीय रेल राज्यमंत्री महोदय ने हाल ही में नासिक की यात्रा की थी। उन्होंने वहां पत्रकारों के साथ वार्तालाप करते समय नाशिक-शिर्डी लाइन का सर्वे करने की घोाणा की, लेकिन उसे बजट में सम्मिलित न करके लोगों की भावनाओं के साथ मजाक किया गया है। मैं समझता हूं कि नासिक तथा शिर्डी के धार्मिक एवं पर्यटकीय महत्व को ध्यान में रखकर स र्वेक्षण के लिए उचित आदेश जारी करके बजटीय प्रावधान करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कई जगह रेल फाटक तथा उपरिपुल बनाने की मांग की गई है और कई जगह मैंने सांसद कोा से निधि देने का भी ऐलान किया है। लेकिन उनकी भी अनदेखी करके जनता की भावनाओं के साथ खिलवाड़ किया गया है। इससे पहले कि निर्वाचन क्षेत्र की जनता सड़कों पर उतरे, उससे पहले घोाित उपरिपुल का कार्य तथा नये पुलों की आ वश्यकता का आंकलन पूरा करके कार्य शुरू करने के आदेश जारी करें।

---

*The speech was laid on the Table.

महाराट्र में नासिक रोड स्टेशन को रेल मंत्रालय द्वारा मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने की घोाणा हुए एक साल हो गया है, लेकिन उसके अनुरूप वहां कार्य नहीं हो रहा है। इसके कारण वहां की जनता को असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इसके अलावा लासलगांव-कुन्देवाड़ी दो महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, वहां कई गाड़ियों के ठहराव के लिए गत दो सालों में मैंने भरसक प्रयास किये, लेकिन मामला वैसा ही है। वैगनों की कमी के कारण कृाि उपज की सही समय पर ढुलाई नहीं होती है और किसानों को घाटा हो रहा है। अतः सही समय पर पर्याप्त वैगन उपलब्ध कराने के लिए उचित आदेश जारी करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अनकाई-नागरसुल मार्ग नान्देड़ डिवीजन में आता है। वहां की जनता को अपनी समस्याओं का हल निकालने के लिए सिकंदराबाद जाना होता है। वहां के लोगों तथा नान्देड़, औरंगाबाद, जालना के सांसदों की मांग है कि नान्देड़ डिविजन को सैन्ट्रल रेलवे से जोड़ना चाहिए। यह मांग भी काफी समय से लंबित है। इस पर भी तुरंत कार्यवाही होना जरूरी है।

पुणे से मुंबई के लिए पर्याप्त मात्रा में गाड़ियां चलाई जा रही हैं, लेकिन नासिक से उतने ही पैसेन्जर्स यात्रा करते हैं, जितने पुणे से हर दिन पास होल्डर्स यात्रा करते हैं। उन यात्रियों के लिए सिर्फ पंचवटी एक्सप्रैस एक गाड़ी ही चलाई जा रही है। मेरी बरसों से मांग है कि नासिक से शताब्दी इंटरसिटी जैसी गाड़ियां मुंबई के लिए चलाई जाएं।

मुंबई से दिल्ली जाने के लिए दो राजधानी एक्सप्रैस तथा पनवेल, बसई होकर एक राजधानी एक्सप्रैस पश्चिम मार्ग से चलती है। मेरी यह मांग है कि छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से नासिक-भुसावल मार्ग से एक राजधानी एक्सप्रैस मध्य मार्ग से तुरंत शुरू करें।

अपनी उपरोक्त मांगों को पूरा करने के निवेदन के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): Sir, I am unhappy that the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister neglected the Karnataka State, especially in Hyderabad-Karnataka region in Karnataka State. More importantly, my Parliamentary Constituency, Bellary stands neglected with no facilities provided in this year's Budget also. Even though the Railways are getting nearly Rs. 1,000 crores every year from Bellary, the minister overlooked the needs of this area. During the last two years, I am repeatedly requesting the Minister to provide the following most important demands. But nothing has been done so far. It is like "Blowing of horn to a Deaf Person".

First and foremost thing to be done, according to me and needs, a medical team (doctors, nurses along with emergency medicines) should be present/posted in each and every long distance trains as the passengers are facing huge problems on emergency situations.

I urge the Minister that more facilities to be provided at Hubli which will be befitting its status as Zonal Headquarters.

In view of the existing broad-gauge line between Hospet and Guntakal is over-saturated, there is an urgent need to expedite the ongoing work of doubling of line between Hospet and Guntakal. This was essential to ease the traffic congestion and enable movement of iron ore to Chennai and Vizag Ports from Bellary-Hospet sector and also for introduction of new trains for the benefit of the passenger-public in this region.

I would also like to draw the kind attention of the Railway minister to the fact that there are no day-time trains between Guntakal and Hubi causing lot of hardships to the region. Prior to gauge conversion, there were several trains passing through Ballery during the and I request you to kindly re-introduce all the trains prevailing prior to gauge-conversion.

---

*The speech was laid on the Table.

I urge upon the Railway Minister to Introduce a push-pull than between Guntakal and Kottur & Gntakal and Kopal as the people, especially office goers and students, of these are facing great difficulty in traveling in these routes.

I also request the Railway Minister to take up the work of modernisation of Hospet and Bellary Railway Stations upto International Standards as these are also two of the most important Railway Stations in the State and lot of international tourists are visiting these places.

Similarly, last year, I appeal to the Minister for introduction of an another direct train from Chennai to Mumbai and vice versa via Bellary and Hospet as this is the long-cherished dream of the people of this region. But no initiative has been taken so far in this regard. Bellary is flourishing as a business center and there is an urgent need to introduce this train so that business people can benefit more.

Hospet in Bellary District is an important city with Hampi, the international tourist destination nearby. Huge numbers of foreign tourists are visiting this international tourist spot, Hampi. Apar from thousands of tourists thronging the city, a large number of office-goers travel between these two cities daily. Therefore, there is an urgent need to ply a push-pull train between the two cities not only for the benefit of office-goers but also to those wanting to visit Hampi./

Hampi, being the international tourist spot, located in Bellary City, is also a world heritage Centre. Lot of foreign tourist and Indian tourists are visiting this place. There is an urgent need to run a Palace On Wheels train in this important tourist spot.

The Hampi Express which is running between Hubil and Bangalore is having only one General compartment and very less number of Sleeper Class Coaches. The common people those who are traveling in General Compartment and Sleeper Class are facing lot of difficulties due to shortage of coaches. I request the Railway Minister to include two more General Compartment, two more Sleeper Coaches and to 3 Tier A.C Coaches in this train for the benefit of the common people.

National Highway No.13 of Sholapur – Mangalore Section crosses one railway line LC : 13 (13-14) near the Kanavi Veerabhadra Temple at Km. 298. Due to heavy mining activities, number of goods trains carries iron ore involving closure, thousands of vehicles are getting struck and hours together traffic jammed which is giving greater trouble to the people. There is an urgent need to construct a Road Under Bridge at this place for the free and smooth flow of vehicular traffic. This is the long pending issue of the people of these areas and needs to be taken immediately.

Bellary City is thickly populated place having a population of nearly 4 lakhs. One railway line (LC: 110) is crossing at the National Highway No.63 between Ankola-Gooty Section. Due to heavy mining activities, number of goods trains carry iron ore to different parts of country causes frequent closure of the railway gates. Due to this, vehicular traffic is frequently jammed. Most of the time, schools buses are also caught jammed and students are also greatly suffered.

This requires immediate Road Over bridge. I request the Railway Minister to take up this project immediately so that the traffic jams in these sections will be reduced.

The foundation stone was laid by the then Minister of State for Railways for construction of Road Over Bridge in Satyanarayanpet Railway Gate i.e. L.C. No.114 of Bellary City in early 2004, but no work has started till now. I request the Hon'ble Railway Minister to look into this matter immediately.

SHRI RAVICHANDRAN SIPPIPARAI (SIVAKASI): Sir, I raise to support the Railway budget to the year 2006-2007 on behalf of MDMK and our beloved Leader Sri Vaiko.

The world's second largest rail network under a single management. Railwayis growing faster than the national Economy. 153 years before Railway was beginning with just 34 KMS. Now it has grown to a national Network of more than 64,000 route KMS, 1.60 crores passengers are traveling on Indian Railway every day. The year 2005-06 the freight loading target is being increased from 635 MT to 668 MT.

Raising the quality of service, reducing unit cost and sharing the resultant gian with customers. Through technological upgradation and modernization both in operation and service thus minimise the accidents. I congratulate Shri Lalu Parasad Yadav for their excellent efforts.

In the year 2006-07 Railway Budget, there are some welcome things. 500 ROB's on cost sharing basis, New Ticket Booking Facilities, Introducing of 55 New Trains, Extension of 37 Trains, increase,increase the frequency of 12 Trains, increase the speed of 200 Express Trains, Encourage Measure to Freight Traffic, Passenger amenities, 50% concession to farmers those who attend the National Conferences.

By the consisten request of our Leader Vaiko in this Railway Budget 2006-07 the Railway Minister included Virdthunagar – Manamudri Guage conversion works. Stoppage given to Thriuthangal Railway Stationfor Pthigari Supper fast Train, and increase the frequency of Chennai-Tenkasi Pthigai bi-weekly into a tri-weekly (daily after Tenkasi – Chenkottai gauge conversion work completed). These are the eagerly awaited long pending demand of my Sivakasi Constituency people. For this I personally thanks to both Shri Lalu and Shri Velu.

---

*The speech was laid on the Table.

For a long time in Tamil Nadu works like gauge conversion doubling and electrification of Railway tracks are neglected. In the total distance of 64,000 route KM at National level 80% of the line has been converted into Broad Gauge at the same time 4000 KM rail route in Tamil Nadu 45% is yet to be converted into Broad gauge. In the case of electrification of Train Routes, Tamil Nadu is lagging behind in the all India average of 27%.

Chennai – Kanykumari Train Route passes through the center line of Tamil Nadu and plays a vital role in Tamil Nadu economy by connecting Tutucorin Port. Also it connects Northern parts of the country to the southern ends of the Nation.

It has been long felt demand of the people of Tamil Nadu for doubling the Chennai – Kanyakumari route which covers distance of nearly 700 KM. Chennai – Chengalpattu only 65 KM train route has been doubled so far. The remaining distance should be doubled in a stipulated period of 3 years.

For the electrification of Villipuram – Tricy train route an amount just 5 crores have been allotted which is inadequate for its successful completion of work within a year. So, adequate funds have to be allocated and released not only for this work, but also for the implementation of the remaining Rail Route between Tricy – Kanyakumari in ensuing year.

At present, Gauge conversion work in between Puddukottai – Manamadurai – Rameswaram is undertaken. The annouced work between Virudhtanagar and Manamadurai have to be completed simulatneously within 2 years. For early completionof this work in the year 2006 Railway Buduget itself adequate funds must be allocated. The train route between Tenkasi and Virudhtnagar has been already completed. It covers very important tourists, cultural, industrial towns and places like Courtalam, Rajapalayam, Service between Tenkasi and Chennai. It is most imperative to make it run daily service which fulfill the demands of the people.

Thiruthengal Railway Station has been already given stoppage to Pothagai Express. There should a immediate need for ticket quota allotted to Pothagai Express in Thiruthengal station. To benefit the season ticket holders, the passenger trains passing through the Virudthnagar Collectorate must given a stoppage for 2 minutes in the morning and evening hours. Computerised ticket reservation facility should be given to Srivilliputtur Railway Station.

Necessary funds may be provided for completion of the work of providing covered shelters remaining open in a lot of portions of passenger platforms at the important Virudhunagar Junction.

This is a problem long pending for over 25 years right form 1980. The Tamil speaking area of about 89 KMS between Tirunelveli – Kanyakumari now in Trivandrum Division is to be allotted to Madurai Division and the Malayalam speaking area of about 90 KMS between Shencottai and Quilon no in Madurai Division is to be annexed to Trivandrum Division. As such, this needs only a minor readjustment of jurisdiction between the two adjoining divisions. Thiru. Vaiko, then M.P.,presented his letter No UK?PCO/2000/26 dated 20.08.2001 on the subject to Thiru. Nitish Kumar, then Honourable Minister for Railways on 21.08.2001 and had a detailed discussion thereon, during which the Honourable minister for Railways on 21.08.2001 and had a detailed discussion thereon, during which the Honourable Minister assured favourable consideration. This may be settled without any more delay in the interest of Rail users as well as Railway Staff.

The population ratio of Males and Females is 1:1 and as such about 50% of the accommodation or at least the nationally accepted 33% should be reserved for Lady Passengers. As against the normal total number of seats, i.e. 1400 Nos. in the usual 21 coaches of these trains, only 48 seats were hitherto provided for Ladies in the Ladies Compartments. But this has since been cut down to 24 seats, by allotting half the portion therein to handicapped passengers. While the quota for the Handicapped is of course very essential, the plight of Lady Passengers should also be given due consideration and therefore one full II class coach in these trains may be reserved for Ladies, providing them at least 70 more seats.

The accepted recommendation of the Fifth Central pay Commission stipulates payment of Medical Allowance “for meeting the expenditure on day to day Medical expenses that do not require hospitalization (140.18)”. So that the real purpose of the allowance maybe fulfilled.

The Express Train running between Tutucorin to Mysore to be delayed by departure 30 minutes in the Madurai Railway Station by that the passengers traveling by the thenkasi – Madurai passengers could get the connectivity to bangalore and Mysore.

The passenger train running between Thenkasi to Virudthnagar now now departure 9.10 PM instead of that the train departure should be changed to 10.45 PM in Thenkasi by that the Quilon Thenkasi train No.782/P could get connection. Immediate need for a thenkasi – Coimbatore, the number of coaches should be increased and provide facility of reservation. The incomplete shelter of Virudthnagar Railway Station platform must be fully completed.

With this I once again support this 2006-07 Railway Budget.

श्री बापू हरी चौरे (धुले) : महोदय, रेल बजट पर चर्चा का मौका दिए जाने के लिए मैं आपका आभारी हूं। मेरा चुनाव क्षेत्र आर्थिक दृटि से पिछड़ा क्षेत्र है, यह क्षेत्र अनुसूचित जनजाति बहुल है। यह क्षेत्र अविकसित रहा है और इसके लिए रेल का अभाव एक प्रमुख कारण है। धुले एक कारपोरेट सिटी है और यह एक मात्र ऐसा जिला है, जहां रेल लाइन की कमी है। धुले से चालीसगांव तक सिंगल लाइन है और वहां से चालीसगांव तक पैसेंजर ट्रेन चलती है। मुम्बई जाने के लिए 1616 अप, 1057 दादर से अमृतसर को धुले से दो बोगियां चलती हैं। इनमें से एक बोगी में आर्डिनरी 72 सीटें थ्री टायर की हैं और दूसरी बोगी में 36 सीटें और छः सीटें आर्डिनरी फर्स्ट क्लास की है। इस तरह से धुले से मुम्बई जाने के लिए पर्याप्त सुविधा नहीं हैं। इसलिए धुलेवासियों की दादर-अमृतसर ट्रेन में थ्री टायर ए.सी. कोच लगाने की मांग लम्बित है। पिछले कुछ दिनों में चालीसगांव से धुले तक ए.सी. कोच का ट्रायल लिया गया है। लेकिन आज तक उसका निर्णय नहीं लिया गया है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि धुले से मुम्बई जाने के लिए धुलेवासियों की भावनाओं को आदर करते हुए थ्री टायर ए.सी. बोगी लगाने की कृपा करें।

इसके अलावा धुले जिले के लोगों की बहुत पुरानी मांग मनमाड से इंदौर तक नई रेल लाइन चालू करने की है। मनमाड से इंदौर तक रेल मंत्रालय की तरफ से बजट में प्रावधान करके सर्वेक्षण हो चुका है। कई सालों से रेल बजट में इसके मंजूर होने की प्रतीक्षा धुले की जनता कर रही है। लेकिन आज तक निराशा के अलावा कुछ नहीं मिला। मनमाड से इंदौर तक नई रेल लाइन शुरू करने की मांग को लेकर बहुत बार आंदोलन हो चुके हैं। आर्थिक दृटि से यह लाइन खर्चीली होने के कारण हमने धुले से नरडाणा तक 37 कि.मी. नई रेल लाइन बनाने का सुझाव दिया है। यह लाइन सैंट्रल से वैस्टर्न को जोड़ती है। इसलिए नरडाणा, धुले, चालीसगांव से मुम्बई तक जाने का सीधा रास्ता बन जाता है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से धुले-नरडाणा रेल लाइन देने आग्रह करते हैं।

महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र में वैस्टर्न सूरत से भुसावल और उसके आगे कोलकाता तक जाने के लिए शिंदरबेड़ा और नरडाणा दो रेलवे स्टेशन हैं। इस लाइन से डेली या वीकली चलने वाली कोई भी गाड़ी यहां नहीं रुकती है। धुलेवासियों की नरडाणा रेलवे स्टेशन पर हावड़ा एक्सप्रैस का स्टॉपेज देने की बहुत पुरानी मांग है। इस मांग को पूरा करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं।

सूरत से जलगांव तक वैस्टर्न लाइन का दोहरीकरण करने की बहुत पुरानी मांग है। यह इलाका आदिवासी जमात का है। इसलिए आदिवासियों के विकास के लिए इस मार्ग का दोहरीकरण करना बहुत जरूरी है। मैं रेल मंत्री जी से इसे भी पूरा करने की विनती करता हूं।

---

*The speech was laid on the Table.

SHRIMATI MANORAMA MADHAVRAJ (UDUPI) : Thank you for permitting me to take part in the discussion on the Railway Budget-2006.

This Railway Budget the second in succession presented by the UPA Government reflects the subservience of economics as there seems to be no attempt at mobilization of additional resources for a large number of on going projects which have been kept in the back-burner. The compulsion on the part of the Hon'ble Railway Minister to present a populist budget is the impending state assembly polls. The Railways have shown some turn around but it would have been more expedient to have attempted to raising additional revenue. The common man is already facing inflation and spending a lot on food, clothes, telecom gadgets, telephone bills and credit cards etc and a modest raise in passenger fare would have been accepted by the common man in anticipation of better passenger amenities. The freight rationalization measures announced will no doubt bring additional revenue but it cannot sustain the many on going projects that need funding.

Of the many ongoing projects, left in a limbo for want of funds, is the Mangalore-Hassan rail link. The earlier meter gauge link was dismantled a decade ago for gauge conversion. The people of Dakshina Kannada region were thus deprived of the earlier link between Mangalore-Hassan in the hope of getting a broad guage link. But even after a lapse of more than 10 years, only a part of the same has been completed i.e. between Mangalore and Subrahmanya Road. The Minister of State, Railway had assured that the link between Mangalore and Hassan will be commissioned by end-2005. Even in the current budget speech the Railway Minister has only mentioned of taking up the stretch between Subramanya Road to Sakleshpur during the year 2006-07. Thus, the completion

---

*The speech was laid on the Table.

of the entire Mangalore-Hassan BG link will take a few more years putting severe pressure on the state and national highways that carry heavy truck/lorry traffic to Mangalore port with commodities meant for export, especially iron-ore from Bellary mines area. In the absence of rail link between Hassan and Mangalore, the road traffic has become intense causing congestion on highways and accidents therefrom.

I would, therefore, urge the Railway Minister to reconsider allocations for ongoing projects especially the Mangalore-Hassan broad gauge link between Subramanya Road to Hassan within the current financial year (2006-07) itself.

There has also been a pending demand from local residents living along the Konkan route, from Surathkal to Byndoor for provision of rail over/under bridges at many cross sections where roads intersect the railway track. There are many such points, presently served by level crossing, which are closed for most of the time for the trains to pass, thus blocking traffic. I would request the Hon'ble Railway Minister to allocate a part of the Central Road Funds, which are made over to Railways for construction of under/over bridges at level crossings for completion of important rail over-under bridges between Surathkal and Byndoor on the Mangalore-Madgaon section of Konkan Railways.

I would also appeal to the Hon'ble Minister to make further allocations for upgradation of amenities at all important stations in the region-Byndoor, Barkur and Kundapura including platform sheds, spacious waiting rooms etc.

I would also like to mention that a long pending demand in regard to enhancement of reservation quotas (for intermediate stations) on all mail-express trains including Rajdhani to enable long distance travellers enjoy the safety and comfort for reserved accommodation. During the construction of Konkan railway link, the Konkan Railway Corporation had acquired land from many local residents and farmers. The compensation paid for the land was very meagre and in consideration of land made over to Konkan Railway Corporation, the displaced families were assured of employment to able bodied family members. There are many such youths from displaced families still waiting to be offered employment in Konkan Railways. I request the Hon'ble Minister that whenever recruitments are made by KRC for Class-D posts, the members from displaced families be given preference.

Rakesh Mohan Committee had made a series of recommendations to revamp the working of Railways. None of the significant recommendations of Rakesh Mohan Committee has been accepted so far. The most important point was the setting up of an independent railway tariff regulatory authority on the lines of Telecom Regulatory Authority of India (TRAI) and the Insurance Regulatory and Development Authority (IRDA) which have vastly improved the working and finances of both telecom and insurance sector. Setting up of such a regulatory authority for fixing of railway tariff (both passenger and freight) on purely commercial considerations will help eliminate the present cross-subsidy system of upper class passengers subsidizing the lower class passengers.

I hope the Hon'ble Railway Minister will consider the above proposals and suggestions to make the railway budget more people-friendly.

श्री सीताराम सिंह (शिवहर) : महोदय, वर्ा 2006-07 का ऐतिहासिक रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को हार्दिक बधाई देता हूँ ।

स्वतंत्र भारत के इतिहास में संसद में पहली बार ऐसा रेल बजट आया है जिसमें लालू जी की रेल इस बार विमानों को फेल करने की जुगत में है ।

इस बजट से गरीबों को ''गरीब रथ'' ए.सी. ट्रेन में चलने का मौका मिलेगा तो अमीरों को कम किराये में सफर की सुविधा । लोकप्रिय ट्रेनों को विश्वस्तरीय साज-सज्जा से लैस किया जायेगा । गाड़ियों में यात्रियों को सुविधा देने के लिए कैटरिंग निगम द्वारा खुली निविदा के जरिये लाइसेंस दिये जायेंगे । रेल बजट में मालभाड़ा रेटों को भी बढ़ाने के बजाय येन-केन-प्रकारेण कमी का ही प्रयास किया गया है । इस बार 55 जोड़ी नई ट्रेन चलाने 37 जोड़ी ट्रेनों का विस्तार करने के साथ 12 जोड़ी ट्रेनों के फेरों में वृद्धि का भी ऐलान किया गया । ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने व यात्रा-समय घटाने की घोाणा कर उन्होंने सुस्ती के लिए जानी जाने वाली भारतीय रेल को चुस्ती के फास्ट ट्रेक पर डालने का प्रयास किया गया है । इस रेल बजट में ग्रामीण क्षेत्र के बेरोजगार युवकों को टिकट बेचने की एजेंसियां देने का भी प्रस्ताव है ।

रेल मंत्री जी ने लालू की रेल कहावत को भरसक पूरा प्रयास करते हुए अपने बिहार राज्य का खास ख्याल रखते हुए छपरा रेल पहिया कारखाने एवं समस्तीपुर वर्कशाप की क्षमता बढ़ाने तथा सोनपुर में एक डी.एम.यू. शेड व एक वैगन ओ वरहालिंग वर्कशाप की स्थापना का इंतजाम बजट में किया है । इसके अलावा इसी वित्तीय वर्ा में मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी एवं आरा-सासाराम नई लाइन आदि पूरा करने के साथ छपरा-हाजीपुर, छपरा-एकमा लाइन का दोहरीकरण करते हुए जयनगर-दरभंगा का आमान परिवर्तन पूरा किया जायेगा जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ एवं निम्नलिखित कार्यों को इसी बजट में शामिल किये जाने की माँग करता हूँ-

र्वा 2006-07 के दौरान हीः-

नरकटियागंज-सीतामढ़ी खंडों का आमान परिवर्तन किया जाना।

मुजफ्फरपुर-मोतिहारी-नरकटियागंज खंडों का दोहरीकरण किया जाना ।

मोतिहारी-शिवहर-सीतामढ़ी स्वीकृत रेलवे लाइन के सर्वे हेतु राशि आवंटित कर सर्वे का कार्य पूरा कर काम को शुरू कराया जाए ।

---

*The speech was laid on the Table.

–

मोतिहारी जो गाँधी की कर्मभूमि रहा है, मोतिहारी से पोरबन्दर तक नई गाड़ी चलायी जाए ।

चकिया-पकड़ीदयाल-पताही-शिवहर-सीतामढ़ी नई रेलवे लाइन हेतु सर्वे कराया जाना ।

बागमती नदी पर बैरगनिया के निकट रेल सह सड़क पुल का निर्माण कराया जाना आदि 1

मोतिहारी में रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए ।

सीतामढ़ी से बैरगानिया के बीच बमनगामा में रेलवे हाल्ट का निर्माण कराया जाए ।

अन्त में मैं अपनी बात कहना चाहता हूँ कि कल की घाटे में चलने वाली भारतीय रेल का आज फंड बैलेंस बढ़कर 11 हजार करोड़ रूपये एवं लाभांश पूर्व आंतरिक संसाधन भी 11 हजार करोड़ रुपए के ऐतिहासिक लेबल पर पहुंच गए हैं जिसने दुनिया की नंबर एक रेल बनाने के सपने को साकार करने की ओर तेजी से कदम बढ़ाया है ।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) **:** महोदय, मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत सारी रेल शुरू करने की बात की । कहीं कहीं गेज परिवर्तन की बात की, कहीं कहीं गाड़ियों के आवागमन को बढ़ाने की बात की लेकिन इसमें गुजरात का नाम नदारद है । गुजरात के साथ बहुत बड़ा अन्याय किया गया है । मैं 1989 से

यानी 9वीं लोक सभा से इस सदन का सदस्य रहा हूँ। हर बार बोटाद से अहमदाबाद की ब्राड गेज लाइन करने के लिए यानी गेज परिवर्तन के लिए अनुरोध करता आया हूं । बार-बार आश्वासन मंत्रियों की ओर से मिलता है लेकिन उस काम की शुरूआत नहीं हुई । सुरेन्द्र नगर से भावनगर तक ब्राड गेज लाइन बनी । नई गाड़ी भी चली लेकिन भावनगर से आने वाले लोग को भावनगर से बोटाद, बोटाद से रानपुर, लिमड़ी होकर सुरेन्द्रनगर आते हैं और फिर सुरेन्द्र नगर से विरमगांम होकर अहमदाबाद पहुंचते हैं । इसमें समय भी ज्यादा लगता है और रूट भी लंबा पड़ता है । इसलिए मैं बार-बार कहता हूँ कि बोटाद से अहमदाबाद तक अगर ब्राडगेज लाइन हो जाती है तो पूरे भावनगर अहमदाबाद जिले के किसान, व्यापारी, मजदूर विद्यार्थी ए वं आम जनता के लिए अहमदाबाद पहुंचना बहुत आसन हो जाता है खासकर जो अहमदाबाद के लिए प्रतिदिन अपडाउन करते हैं कर्मचारी वर्ग के लिए भी ज्यादा लाभदायक होता है । इसके साथ-साथ मेरी दूसरी मांग रही है कि भावनगर से सीधे व्हाया वीरमगाम-महसाना-दिल्ली नई रेल शुरु की जाये । बड़े लंबे समय के संर्घा के बाद महसाना-वीरमगाम रेल लाइन गेज परिवर्तन हुआ लेकिन उस पर गाड़ी सिर्फ एक चलायी जाती है गेज परिवर्तन के और नई गाड़ी की शुरूआत में मा. रेल राज्य मंत्री नारायणभाई राठवा महसाना रेलवे स्टेशन पर आये थे उन्होंने अपनी पब्लिक मिटिंग में आश्वासन दिया था कि भावनगर से व्हाया वीरमगाम-महसाना से दिल्ली तक की नई रेल चलायी जायेगी । लेकिन आपके बजट में और मा. मंत्री जी आपने वक्तव्य में गुजरात के मंत्री नारायण भाई राठवा को भी नाराज किया है । इसके साथ-साथ मेरे महत्व के रेलवे स्टेशन से जैसे कि बोटाद, रानपुर, धंधुका, धौलका, बावला, साणंद और वीरमगाम रेलवे स्टेशन पर दिल्ली और मुम्बई के लिए आरक्षण कोटा बढ़ाने के लिए मेरा बार-बार अनुरोध रहा है और कुछ बड़ी गाड़ियों को भावनगर डिवीजन के लाठीदल, रानपुर इत्यादि स्टेशनों पर स्टापेज देने के लिए भी प्रार्थना की है । वीरमगाम से चलने वाली ट्रेन को महसाना तक पहले देतरोज और रामपुरा स्टेशनों पर ठहराव देने के लिए भी मेरी मांग है ।

---

* The speech was laid on the Table.

इसके साथ साथ ब्राड गेज लाइन बनने के कारण कुछ पुराने फाटक बंद कर दिये गये हैं उनको चालू रखा जाये क्योंकि गांव के किसानों को बहुत परेशानी हो रही है । कुछ फाटक पर गेटकीपर न होने के कारण किसानों को दो-दो तीन-तीन घंटे तक खड़ा रहना पड़ता है तो वहां गेटकीपर की नियुक्ति की जावे । लाइन ऊँची करने के कारण आवश्यक जगह पर पानी जाने के लिए नाला न रखने के कारण खेतों में पानी भर जाता है । परिणामस्वरूप किसान की खेती नट होती है और सही समय पर वह फसल नहीं ले सकते । इसका सर्वे करके उचित जगह पर नाले बिछाये जाये । वीरमगाम के अंदर नीलकी फाटक के पास रेलवे का गंदा पानी भरा रहता है जिसके कारण उसके आस-पास रहने वाले गरीब और दलित समाज के लोगों को बहुत परेशानी होती है और कभी-कभी तो रोग के शिकार हो जाते हैं। उस नाले को बड़ा किया जावे और उसकी सफाई की जावे ।

महोदय, दो र्वा से मेरे चुनाव क्षेत्र के बावला शहर में आवागमन के लिए एक छोटा सा नाला है। जहां से सिर्फ दो पहिए वाला वाहन ही जा सकता है और एक और बावला शहर की आबादी बढ़ी है उनको मेन शहर में आने के लिए यह जगह बहुत छोटी पड़ती है इसलिए अंडर ग्राउण्ड रास्ता बनाने के लिए मेरे ग्रान्ट में से 15 लाख रुपया भारत सरकार ने रेल विभाग को आवंटित किया है । सर्वे भी हो चुका है । इंजीनियर लोग बार-बार आकर नाप ले जाते हैं लेकिन कोई ठोस कार्यवाहीं नहीं हुई है । मेरे ग्रान्ट का सदुपयोग नहीं हो रहा और आम जनता में आक्रोश बढ़ रहा है । इसलिए मेरी मा. अध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से मेरे रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि शीघ्र ही इस काम को हाथ में लिया जावे और यदि पैसे की कमी रहती है तो मैं और ग्रान्ट देने के लिए तैयार हूँ ताकि बावला नगर के लोगों को आने जाने में सहूलियत प्राप्त हो ।

मा. रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि भावनगर डिवीजन और अहमदाबाद डिवीजन में गाड़ियों के टाइम टेबिल में यदि कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता हो तो पैसेन्जर एसोसियेशन के पदाधिकारियों को विश्वास में लेकर उनके साथ परामर्श करके ही टाइम टेबिल में परिवर्तन किया जावे । अहमदाबाद-बोटाद जो गाड़ी चल रही है उसमें डिब्बों की बहुत कमी है । लोग खड़े-खड़े यात्रा कर रहे हैं । कभी-कभी बच्चों से वृद्ध डिब्बे में चढ़ नहीं पाते उनको खड़ा रहने की जगह नहीं मिलती और लोग परेशान होते हैं । डेली अप डाउन करने के लिए गाड़ी के कम डिब्बे एक बड़ा सिरदर्द है । कभी-कभी बैठने के लिए डिब्बे में झगड़े भी हो जाते हैं । इसलिए मेरा अनुरोध है कि शीघ्र ही इन गाड़ियों के डिब्बे बढ़ाये जाये । वीरमगाम से अहमदाबाद नौकरी करने वाले लोगों के लिए सुबह की गाड़ियों को और शाम की गाड़ियों को साबरमति रेलवे स्टेशन पर एक मिनट का ठहराव दिया जाये ताकि कर्मचारी लोग आसानी से अपनी नौकरी पर जा सके ।

अंत में अहमदाबाद और भावनगर डिवीजन में चलने वाली लोकल गाड़ियों में सफाई का ध्यान रखा जावे, बिजली की मरम्मत की जावे जो प्लेट फार्म छोटे और टूटे हैं उनको बड़ा और रिपेयर किया जावे । जहां प्लेट फार्म नीचा है उसके गाड़ी के प्रमाण में ऊपर उठाया जावे । गरमी की ऋतु आ रही है इसलिए प्रत्येक स्टेशन पर वाटर कूलर रखा जावे । प्लेट फार्म की सफाई हो । बोटाद रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करायी जावे । लोगों की सुरक्षा के लिए रात्रि ट्रेनों में सुरक्षा के लिए पुलिस तैनात की जावे । मैं विश्वास रखता हूँ कि मा. मंत्री जी उपरोक्त मेरी बातों पर गौर करेंगे और अधिकारियों को उचित कार्यवाही करने के आदेश देंगे ।

मा. मंत्री लालू जी

बजट में बहुत सुनाये शेर

और बचनों का कर दिया ढेर

साल जाते नहीं लगेगी देर

भारत की जनता लेगी आपकी खैर

मत भूलना फिर से चुनाव में

जाना पड़ेगा पकड़ने पैर,

एक साथ मत कर दो वचनों का ढेर ।

श्री अशोक अर्गल (मुरैना) : महोदय, 24 फरवरी, 2006 को मा. रेल मंत्री महोदय द्वारा 2006-2007 का बजट प्रस्तुत किया गया। कई माननीय सदस्यों द्वारा बजट की सराहना की गयी है जो कि उनके हिसाब से ठीक है, परन्तु जो लोग

बजट के बाद चम्बल संभाग के न्यूज पेपर एवं जनभावना यदि देखी जाये तो यही कहेंगे कि चम्बल अंचल को रेल मंत्री द्वारा कोई सौगात नहीं दी ।

झांसी डिविजन जो कि उत्तर मध्य रेलवे में है इसके अन्तर्गत ग्वालियर से थ्योपुर कला रेल जो कि क्षेत्र की आवश्यकता, महत्व को देखते हुए 100 र्वा पूर्व स्टेट के समय डाली गई थी, परन्तु 2 र्वाों में 65 सर्वेक्षण कराये गये, परन्तु 1996-97 से ग्वालियर से थ्योपुर कला-कोटा विस्तार का कार्य सर्वेक्षण चल रहा है, परन्तु अभी तक अमान परिवर्तन की स्वीकृति रेल मंत्रालय द्वारा नहीं की गयी है जो कि बहुत ही शर्म की बात है ।

यही स्थिति धोलपुर से सर मथुरा रेल लाइन की है । इस पिछड़े क्षेत्र के गरीब अनु. जाति/पिछड़े वर्ग/आदिवासी बाहुल्य के लोग आज भी 20 से 25 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार से चल रही गाड़ी में यात्रा करते हैं ।

बरसात में भीगते, सर्दियों में ठिठुरते, गर्मियों में लू के थपेड़े खाते हैं आप कहते हैं कि

आम आदमी ही हमारा देवता है

वह जीतेगा तो हम भी जीत पायेंगे,

तभी तो यह तय करके बैठे हैं

फैसले अब उसी के हक में जायेंगे ।

एक तरफ आप आम आदमी को देवता मान रहे हैं, फिर खास लोगों, खास इलाके को प्राथमिकता दी गई है ।

मुरैना संसदीय क्षेत्र जो कि चम्बल संभाग का केन्द्र बिन्दु है । यहां पर ट्रेन स्टॉपेज की मांग की जाती है तो कहा जाता है कि पर्याप्त गाड़ियों के स्टॉपिज हैं यह भेदभाव है । मुरैना स्टेशन पर सचखण्ड एक्सप्रेस, कर्नाटक एक्सप्रेस तथा हीराकुण्ड एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये तथा वानमोर स्टेशन जो कि औद्योगिक क्षेत्र है यहां मालवा एक्सप्रेस एवं महाकोशल एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए ।

*The speech was laid on the Table.

मुरैना लालौर के रेलवे क्रॉसिंग पर शिकारपुर चोकी एवं वानमोर/शनीचरा मार्ग के क्रॉसिंगों पर ओवर ब्रिजों की आवश्यकता है तथा मुरैना शहर के मध्य रेलवे ने फाटक बन्द किया है तब से कई गरीब ट्रेन की चपेट में आने से मर गये ।

उक्त फाटक के बन्द करने से शासकीय महाविद्यालय, केन्द्रीय विद्यालय, पॉलिटेक्निक कॉलेज के छात्रों को भारी परेशानी उठानी पड़ती है तथा रिक्शे, हाथठेले वाले जो कि उसी फाटक से गुजरते थे आज वे घर बैठ गये हैं, क्योंकि ओवर ब्रिज जो बनाया है उस पर रिक्शे एवं हाथ ठेले वाले सामा लेकर नहीं चढ़ा सकते । मेरा आग्रह है कि वहां फाटक को पुनः यथावत कर दिया जाए । बजट में जो आवश्यकता के मामले छूट गये हैं उन्हें शामिल किया जाए ।

SHRI SANAT KUMAR MANDAL (JOYNAGAR) : I heartily congratulate the Hon'ble Railway Minister for his sincere efforts in bringing out many a number of good proposals in the Railway Budget for 2006-2007. First of all, I must appreciate that he tried his best for a balanced Railway budget and for not increasing the train fares, which made the common man happy.

While I am delighted to note that he made the Railways a profit-earning sector of our nation, there are some proposals which are to be reconsidered for modifications. For example, introduction of 55 new trains have been in this Budget. It is a good achievement that such a high number of new trains are introduced. But Like-wise the I AC and II AC fares have been reduced to make the Railways more attractive to the Airlines. However, how the Railways will be competing with the Airlines in reducing the journey hours? Moreover, the 'Garib Rath' has been left out. However, I am to ask the Government that how the railways is going to describe the poor people who can visit Metropolitan Cities and State Capitals, wherein this 'Garib Rath' is introduced. Instead the Railways should look towards the daily passengers utilizing the local trains/EMUs for their offices/schools, etc. They are the real poor. For them, the daily local trains/EMUs should be provided with more compartments, more frequencies with lot more amenities to make them comfortable in their daily routines. For instance, I am to mention that every the number of passengers using the local trains/EMUs are increasing 25% approximately. The Government should look into this.

There is also proposals for introduction of private players in the cleanliness of Railway premises, ticket booking through BPO, goods wagons for freight, etc., as an effort to modernize the Railways. It seems that slowly the Railways is being privatized in the name of modernization. When the Railways can be a profit-earner with the existing Government set-up, why the privatization efforts are being

* The speech was laid on the Table.

made? It should not happen and the Railways can have a modernized look without involving private sector.

I am to state the Government have a policy for the Eastern parts of the country i.e. "LOOK EAST. But nowhere this policy is reflected in this Railway Budget. Overall the Eastern and the North-Eastern parts of the country are neglected ones. Especially, the Northern Bengal is highly neglected. Because there is a long pending demand for introduction of Super-Fast/Fast Express trains between the Agartala – Sealdah Section (Via Kumarghat) and Kolkata – Siligurit. But there is no such proposal in this Railway Budget. Time and again, this matter was taken up by the Hon'ble Chief Minister of West Bengal with the Central Government. Therefore, this matter should be considered by the Hon'ble Minister to prospect these Sectors.

There are a number of on-going railway projects in the South Section of Sealdah Division under Eastern Railways. The doubling work of Sonarpur – Canning is on there. However, the Phase-I of the project i.e. Sonarpur to Ghutiarisheriff has been started seven years back and it is yet to be completed and the Phase-II i.e. Ghutiarisheriff to Canning is yet to be started. The delay in this regard is mainly due to inadequate budgetary allocation. Canning is the Gateway of Sundarbans – consisting the world's largest delta, National Park and Wildlife Sanctuary – attracting a huge number of tourists from inland as well as foreign countries. If the Government initiates implementing the proposal for making Sundarbans as an Eco-tourism Centre, it would be a

place to be visited by the people from all over the world. In these circumstances, this doubling work between Sonarpur – Canning should be expedited with more budgetary allocations and the work should be speed-up. Also the extension of railway line from Canning to Sonakhali should be taken up by the Governemnt as the Sonakhali would ease the tourists to reach the Sundarbans through railways at a nearest point. It is understood that a survey has been carried out to assess the feasibility of the line and the Government of West Bengal has also recommended for the economic viability of this railway line to the Railways.

It would not be out of place to mention that from Canning, the marine products, vegetables, etc. of the Sundarbans region, are reaching Kolkata for further transportation to various parts of the country as well as for exports to various countries. Also a huge number of school-going/college-going students and office-goers are commuting on the trains in this line daily. However, in the absence of double line, a lot of hardships being experienced by the people as well as business community of this area. They have to use the road transports which in turn affect the profits of the railways and also the poor people and business houses, who are to spend more money on road transportation. This doubling work would improve the overall economy of this Sundarbans region.

Also the Baruipur – Laksmikantpur doubling work is still at ground-zero level as no work has been started yet. Necessary Budgetary allocations should be made for this work also for expeditious completion of this project.

I would like to urge upon the Hon'ble Railway Minister for expediting the railway projects, as mentioned above, pertaining to West Bengal as well as to make necessary modifications in this Railway Budget to benefit the common man. I welcome the measures taken by the Hon'ble Railway Minister to present a good railway budget and with this I support this Railway Budget.

SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): Sir, I would like to place before this house the following points pertaining to my Parliamentary Constituency – Tumkur.

First of all I would like to invite the attention of the Government regarding the problems facing by the people of my Parliamentary Constituency Tumkur. There is a long standing demand of the people of Settihall Gate Town in Karnataka for a train from Bangalore to Varanasi. There are lot of aged persons are traveling to Varanasi – Holi place of Uttar Pradesh on pilgrimage. Now a days the pilgrims and Merchants of Silk are traveling via Chennal. They

have to go to Chennai to catch train for Varanasi. As such the aged pilgrims are facing lot of problems in changing the trains and quite often they are missing the trains. I therefore once again request you to kindly introduce a New Train from Bangalore to Varanasi in order to fulfil the ambitions of the ages pilgrims to have pilgrimage at their last stage of life.

Secondly there is only one train in the evening form Bangalore to Tumkur which leaves at 5PM. As such it has become very difficult for the office goers to return their homes. It will be very convenient for the people if a new train is started from Bangalore to Tumkur at 7. And 7.30 PM. This will also reduce the heavy rush during peak hours. Thirdly the Doubling of Railway Line between Tumkur and Bangalore (Yeshwantpura) is very slow. This work has been initiated by Shri Jaffar Sharief when he was Railway Minister.i.e. about 10 years back. The Traffic in this sector is high. There are thousands of people traveling form Tumkur to Bangalore daily. During peak hours i.e. at 7,30 AM there is a train to Bangalore which is overcrowded and passengers are not able to even stand in the train. Due to continuous frustration, the passengers at Kyatasandhra, and Hirehalli, there were instances of blockade of trans. With the result, the office goers are not able to reach their office well in time .

---

*The speech was laid on the Table.

Further one New train has to be introduced at this section. In spite of repeated representation from the passengers, the authorities are not taking any concrete step to speed up the doubling job on the pretext of insufficient fund. Keeping in view of the alarming situation, I request the Government to increase the number of bogies (at least 5 bogies) in this 7.30 am train till the completion of the doubling work of the Railway line. Take this opportunity to request the Hon’ble Minister to take necessary steps to earmark sufficient fund for the completion of the Line Doubling job at this at this sector during the current financial year and release the same without any further delay.

Further The goods godown at Tumkur Railway Station has to be shifted to either Hirehalli or Maksandra where sufficient land is available as also it is very close to the National Highway. This will reduce the over crowd at Tumkur Railway Station. In Tiptur Extension there is a small railway station where most of the trains are stopping for a short while and it is blocking the railway cross. As such the Platform has to be widened so as to avoid the blockade at the railway crossing.

Another important thing I wants to put before this house that the Railway Stations between Tumkur and Bangalore are not having sufficient basic amenities like Drinking Water, Shelter, Sanitation, Seating arrangements, etc.etc. Further the passengers from the opposite side have to cross the Railway line which is a risky job and for this purpose foot path like an overbridge has to be constructed wherever it is essential.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Respected Chairman Sir, I stand to support the Budget proposals submitted by the hon. Railway Minister. This Railway Budget has been appreciated all over India by the people of all walks of life. I found that my friends from the Opposition who talked for about six hours yesterday supported this Budget. Some of them only wanted inclusion of some provisions. Our request for inclusion is not opposition. They have also supported the Budget proposals submitted by the hon. Railway Minister.

As there is time constraint, I may not be permitted to speak for long. That is why, I am not telling what good things the Minister has done in his Budget. But one point, which is told by everybody, I must rather mention is that he tried to encourage all sections of people in his Budget by extending trains, by reducing the journey time, by introducing new trains and by making provision for unemployed. For the good services rendered by the employees, he inspired them by making provisions for several amenities. Even he has not forgotten the sportsmen of the Railways who want some international events.

During his tenure, Nilgiri railway has been declared a world heritage status by UNESCO. This credit also goes to him. That is why, he has justified his words, मन में है सेवा की भावना,होंठों पर मुस्कान।

Sir, while welcoming this Budget, I want to say something regarding my Region, that is the North Eastern States. I belong to the North East. My constituency is Karimganj[lh7].

Sir, we wanted to have some provisions for our development and to reduce the inequalities of our region. You know North-East is lagging behind the rest of India. We wanted two trains; one for Mumbai and other for Kolkata from Guwahati. We wanted one overnight express from Guwahati to Kolkata because Kolkata is our commercial headquarters. As Guwahati is the headquarters of the North-Eastern Region, we do trade and commerce with Kolkata. That overnight express would push up the trade and commerce in our region but we did not get that. However, one train, the frequency of Saraighat Express has been increased from three days to five days. Now, still there is time. I would request them to convert this Saraighat Express into an overnight express by reducing the journey time of this train.

We also wanted one sleeper factory for our economic development. We also wanted to declare the Bogibil project as a national project. We also wanted to extend some MG lines in our region. But we did not get that also. In Barak Valley, which is the most undeveloped area in terms of railway connectivity, we demanded that Dullavchhera to Chheragi railway line should be extended. Dullavchhera is the last railway station established by the British people 100 years ago. Within these 100 years, the population has increased. In Chheragi and beyond areas, there is vast population and now they have no railway connectivity. So, I would request the Railway Minister to kindly make provision for extension of the railway line from Dullavchhera to Chheragi.

Another point is regarding conversion from Katakhal to Bhairavi. It was sanctioned in the year 2004-05. The estimated cost was about Rs.88 crore. Last year no allocation was made for this conversion project. This year also there is no allocation. It is written that the work will be taken up at the appropriate time when the BG will be converted.

MR. CHAIRMAN : Please be brief.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : Sir, I have been waiting since last many hours. Please give me some time. Yesterday, I waited here about three hours for this. Please allow me two minutes' time.

So, I would request them to kindly take up these works this year.

All the trains in MG lines are moving at a snail's pace. I would request them to kindly renew the tracks so that the speed of the train can be increased.

Again, another point is that our NDA friends had told that during their time, there was a lot of development but we find from the railway papers that during the six years of their regime, they could spend only Rs.245 crore out of the estimated

expenditure of Rs.1400 crore for conversion of Badarpur-Lumding railway line. So, within six years, they could not do anything. Only during the UPA Government, the work is pushed up. I would request the UPA Government to complete the work within 2009, which is our stipulated time to complete the BG conversion work, because before conversion of this line, no BG train can run in Barak Valley and as such even if you complete the Kumarghat and Tripura railway line or Silchar, Ziribum and Manipur railway line, that cannot become useful to the public.

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : Please allow me to lay down the remaining portion.

MR. CHAIRMAN: All right, no problem.

*SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : While the entire North-Eastern Region is lagging behind India, Barak valley is trailing behind North-Eastern Region.

In Barak Valley, Silchar has been declared as the Model Station. I visited the station only two weeks back and found that the very old cemented surface of the platform has become muddy. The upper class waiting room has a long dining table, some plastic chairs and a small Indian type latrine.

This is the condition of the Ladies' Waiting Room also in the upper class. From this, one can imagine what would be the condition of the second class General Waiting Room.

Badarpur is also another very important railway station which is also a junction and sub-divisional headquarters. The waiting rooms are of the same condition—platform is broken and dilapidated, latrine for the general class is not accessible and the lids of the sanitary tank are broken.

… This part of the speech was laid on the Table.

In reply to my question in Parliament, the Minister stated that in 2004-05, they have spent Rs.119.80 lakh as against Rs.153.60 lakh allocated on passenger amenities in Lumding division. The amount spent during 2004-05 was Rs.33.49 lakh on stations. I do not want to say anything about the smaller stations where one cannot get even drinking water and there are hardly any sitting arrangements.

Our trains are moving at snail's pace as if we are living in the age of bullock-carts and the people are very much dissatisfied with the railway system, which earned a lot of revenue in the past.

In branch lines, trains move at a maximum of 10 kilometres speed at its own schedule. Nobody knows at what time the train will come to the station. When the people see that a train is coming, they run to the station from the bus stand.

Therefore, the sign of the professionalism, which is shown in all India Budget is not in our place.

While the Railway Budget envisages the spirit of competition with the airlines, no body of the railways wants to compete with the transport services in Barak Valley.

Rather their action inspires transport services by suspending trains because in 2004-05, trains were suspended for 102 days from Badarpur-Lumding, which caused a lot of sufferings in supplying the essential commodities.

However, I thank the Hon. Minister for the Katakhal bridge for which I had spoken several times. It is now nearing completion.

Therefore, I request the Hon. Minister to kindly consider the miseries of our people for lack of easy connectivity, which could be provided by an efficient railway system. And only the improved railway transportation can develop our region at par with the rest of India. Otherwise, we will remain as undeveloped as we are since the last five decades.

I believe our difficulties are not properly placed before the hon. Minister as no meeting of the Informal Consultative Committee was convened by the Railways and that is the forum in which these problems could be thoroughly discussed and put on record. Only a meeting of MPs was called just two days before the current Parliament Session. Perhaps, that meeting could not be attended by anybody due to strike.

However, I thank the Chairman of the Railway Board. He kept his word by visiting some BG construction sites in Badarpur-Lumding section for which I also requested him. I believe his visit has ensured improvement in the quality of work as, otherwise, there was suspicion in the minds of the people due to collapse of a pillar under construction in Barak river after spending more than Rs.2 crore by the time.

Sir, the railway system in our valley is completely derailed. I request the hon. Railway Minister to take action so that the system can be put back on rail, and to allot funds for the extension and conversion as I requested.

With this I support the Railway Budget proposals for 2006-07 presented by the Hon. Railway Minister.*

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (बेगूसराय) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेल बजट पेश करते समय रेल मंत्री माननीय श्री लालू प्रसाद ने उसी अंदाज का परिचय दिया जिस अंदाज के लिए वे बिहार में पिछले 15 र्वाों से जाने जाते रहे हैं--सारी चीजों को गोल-मोल करके सस्ती लोकप्रियता के लिए कुछ चीजों को जोर-जोर से बÉÉäãÉxÉÉ[r8]।

मैं एक उदाहरण देते हुए बिन्दुवार बताना चाहता हूं तथा सदन का ज्यादा समय नहीं लूंगा। माननीय रेल मंत्री जी ने घोाणा की है कि प्रथम श्रेणी ए.सी. और दूसरी श्रेणी ए.सी. के यात्री किराये को घटाया जाएगा और ऐसा करके उन्होंने बहुत वाहवाही लूटने का काम किया है। लेकिन प्रथम श्रेणी ए.सी. और दूसरी श्रेणी के ए.सी. का किराया घटाकर उन्होंने कौन

सा वाहवाही लूटने का काम किया है? इस देश के कितने प्रतिशत लोग ए.सी. में यात्रा करते हैं ? ठीक है, रेलवे एक व्यापारिक संगठन है और घाटे और मुनाफे का हिसाब-किताब वह रखता है लेकिन भारतीय रेल पर सामाजिक दायित्व भी है और प्रथम श्रेणी ए.सी. और दूसरी श्रेणी के ए.सी. का भाड़ा उन्होंने घटाया। इसके पीछे उनका उद्देश्य इंडियन एयरलाइन्स वगैरह के साथ कम्पीट करने का है क्योंकि रेलवे में यात्रियों की संख्या घट रही है, इसलिए इंडियन एयरलाइन्स की तुलना में उन्होंने ए.सी. का किराया घटाने का काम किया। अगर रेलवे का यात्रियों के प्रति, इस देश के गरीबों के प्रति ठीक नजरिया रहता तो स्लीपर के भाड़े को घटाना चाहिए था लेकिन वह काम उन्होंने नहीं किया। रेल मंत्री जी ने कहा कि रेलवे की कार्य कुशलता बढ़ रही है, अगर रेलवे की कार्य कुशलता बढ़ रही है और उसका दावा रेल मंत्री जी कर रहे हैं तो यात्री सुविधाओं में निजीकरण क्यों किया जा रहा है ? अगर कार्य कुशलता बढ़ रही है तो यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी अपने कर्मचारियों के बल पर वह करते लेकिन आज यह काम निजी हाथों में सौंपने का काम हो रहा है। यह सीधे तौर पर प्रयास है कि अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे में निजीकरण को घुसाया जाए और धीरे-धीरे रेलवे का निजीकरण हो। इस खतरे के प्रति हमें सचेत रहना पड़ेगा क्योंकि लालू जी इस तरह के कामों में माहिर हैं।

पहले साल जब यू.पी.ए. सरकार बनी तब उन्होंने घोाणा की कि इस पूरे रेलवे में खादी और कुल्हड़ चलेगा। बड़े जोर-शोर से उन्होंने कहा था। रोज ट्रेनें चल रही हैं, अब उनका कुल्हड़ और खादी कहां गयी ? अब कहीं कुल्हड़ नजर नहीं आ रहा है। सेन्ट्रल हॉल में कुल्हड़ नजर आ रहा है क्योंकि यहां रोज सब लोग देखते हैं। अगर घरेलू उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए रेल मंत्री जी ने घोाणा की थी तो रेल मंत्री जी को दो साल के बाद यहां बताना चाहिए था कि इस देश के कितने घरेलू उद्योगों से रेलवे ने कुल्हड़ खरीदा और कितने लोगों को उससे फायदा हुआ।

सभापति महोदय : कुल्हड़ देखने के लिए नजरिया भी बदलना पड़ेगा। कुल्हड़ देखने का नजरिया भी होता है।

…(व्यवधान)

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : कुल्हड़ देखने का नजरिया तो यह है कि आज गांव का कुम्हार कुल्हड़ बनाता है, उसका कुल्हड़ कोई नहीं खरीदता है। कुल्हड़ बड़े-बड़े लोग रेलवे में सप्लाई करने लगे।…(व्यवधान) कौन लोग सप्लाई करते हैं, हम इसमें नहीं जाना चाहते। लेकिन उनको यहां यह बताना चाहिए था कि इस राज्य में इतने घरेलू उद्योगों को बढ़ावा मिल रहा है, इतने कुम्हार लोगों को रोजगार मिला। लेकिन यह सब तो उन्होंने नहीं किया। बिहार के बहुत से लोग जानते हैं। इस तरह की घोाणा बिहार में करने के लिए वे माहिर रहे हैं। चरवाहा विद्यालय से लेकर और भी कई घोाणा उन्होंने की लेकिन आज उनका कुछ पता नहीं है। कुछ समय पहले एक भााण चला कि हरिजन बस्ती में जाकर वे नहा रहे हैं, 5-7 दिन तक खूब फोटो खिंचवाई और आठवें दिन सब कार्यक्रम बंद हो गया। इस तरह के कामों में उनकी रुचि रही है। उनकी वही रुचि, वही र वैया यहां भी वह भारत सरकार में भी लागू करना चाहते हैं। इसलिए इस तरह की सस्ती चीजों के प्रति उनका रुझान है।…(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Rajiv Ranjan Singh Lalan.

(Interruptions) …*

सभापति महोदय : राजीव रंजन सिंह जी, आप अपना भााण जारी रखिए और राम कृपाल जी, आप अपनी सीट पर जाइए। Nothing will go on record except the speech of Shri Rajiv Ranjan Singh Lalan.

(Interruptions) ...*

सभापति महोदय : केवल ललन जी का भााण ही रिकार्ड में जाएगा।

...(व्यवधान) ...*

* Not Recorded.

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : राम कृपाल जी, इंतजार कीजिए, बिहार में विकास भी दिखाई देगा।...(व्यवधान) अभी जैसा सभापति जी ने कहा कि नजरिया बदलना पड़ेगा।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : राम कृपाल जी, आपकी बात रिकार्ड में नहीं जा रही है। ललन जी, आप आसन को सम्बोधित करके अपनी बात कहें।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : रेल मंत्री जी ने दावा किया है कि रेलवे को मुनाफा हुआ है। मुनाफा कैसे हो रहा है, इसका भी विश्लेाण होना चाहिए। आज रेलवे सिस्टम के सारे लोग जानते हैं कि माल की ओवरलोडिंग हो रही है। बिना रेलवे की सुरक्षा के और बिना रेलवे सेफ्टी कमिश्नर की अनुमति के रेलवे के वैगंस में माल की ओवरलोडिंग सिर्फ पैसा कमाने के उद्देश्य से हो रही है। इससे शार्ट टर्म में तो लाभ उठा सकते हैं, लेकिन लाँग टर्म में यह घाटे का सौदा होगा। इसलिए बिना रेलवे ट्रैक की जांच किए और बिना रेलवे सेफ्टी कमिश्नर की रिपोर्ट के वैगंस की क्षमता से अधिक माल की ढुलाई कराई जा रही है।

हमने समाचार पत्रों में पढ़ा कि दिल्ली से आगरा जाने वाली शताब्दी ट्रेन की रफ्तार 150 किलोमीटर प्रति घंटा कर दी गई है। अखबार में यह भी खबर है कि यह रेलवे सेफ्टी कमिश्नर की सहमति के बिना की गई है। उनकी जांच रिपोर्ट पर ध्यान नहीं दिया गया और सस्ती लोकप्रियता हासिल करने की कोशिश की गई है। भगवान न करे कोई दुर्घटना हो जाए, तो क्या रेलवे मंत्रालय और रेल मंत्री जी इसकी जिम्मेदारी या जवाबदेही लेंगे? इसलिए सुरक्षा के साथ खिलवाड़ किया जा रहा है।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भााण में सुरक्षा के बारे में कहा है कि 2008 तक रेलवे के जितने भी सुरक्षा उपाय है, वे पूरे कर लिए जाएंगे। अभी इस अवधि को पूरा होने में डेढ़ साल और है। इसका मतलब है कि रेलवे की सुरक्षा के लिए जो सेफ्टी मैजर्स हैं, अधिकांशतः पूरे कर लिए गए हैं। लेकिन अभी तक रेल दुर्घटनाओं में सिर्फ 40 प्रतिशत की ही कमी हुई है। आपके द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों से ही यह बात साबित होती है। अगर अधिकांश सुरक्षा उपाय कर लिए गए हैं, फिर रेल

दुर्घटनाओं में कमी क्यों नहीं हो रही है, इस पर भी विस्तार से चर्चा होनी चाहिए और रेल मंत्री जी बताएं कि इसके लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं।...(व्यवधान) राम कृपाल जी, आप अपनी बात कह चुके हैं। मुझे भी बोलने का मौका दें।

सभापति महोदय : ललन जी, कृपया समाप्त करें, क्योंकि आपको बोलते हुए दस मिनट हो गए हैं।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भााण में कहा है कि 200 यात्री डिब्बों की बढ़ोत्तरी की जाएगी और उसके लिए 450 प्लेटफार्म्स का विस्तार होगा। लेकिन उसके लिए आपने अपने बजट में मात्र 60 करोड़ रुपए का उपबंध किया है। यह बात कल्पना से परे है कि 450 प्लेटफार्म्स की लम्बाई मात्र 60 करोड़ रुपए में कैसे हो जाएगी। यह रेलवे की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ नहीं है तो और क्या है।

सभापति महोदय, रेल बजट 23,475 करोड़ रुपए का है। 11,350 करोड़ रुपए रेल मंत्रालय आंतरिक संसाधनों से उपलब्ध कराएगा, जो कि करीब 46 प्रतिशत है। लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि शेा राशि कहां से और कैसे लाएंगे? कैसे उस राशि को जमा करेंगे? अगर ऋण के माध्यम से करेंगे या पब्लिक इंवैस्टमेंट के माध्यम से करेंगे, तो निश्चित रूप से उस पर सूद लगेगा[R9]। इस कारण रेलवे पर कितना आंतरिक बोझ पड़ेगा, इसकी कोई चर्चा नहीं हुई है। अब बिहार की कुछ योजनाओं की चर्चा करके मैं अपनी बात समाप्त करुंगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने ट्रेनों की जो लिस्ट थी उसमें ऊपर बिहार, नीचे बिहार और बिहार से ही शुरु किया तो लोगों को गलतफहमी हो गयी कि बिहार को बहुत ट्रेनें दी जा रही हैं लेकिन माननीय लालू जी ने बिहार को कुछ नहीं दिया, बिहार केवल बदनाम हुआ। राज्य की कई महत्वपूर्ण योजनाएं हैं जिनको पूरा नहीं किया गया है। हमारे क्षेत्र दमनियाना से लेकर शेखपुरा वाया बरवीघा की जो रेलवे लाइन है उस पर इन्होंने कुछ नहीं किया। बहुत महत्वपूर्ण योजना है। सभापति जी, आप जानते हैं कि बाढ़ में एनटीपीसी का काम चल रहा है। एनटीपीसी को कोयले की ढुलाई सस्ती दर पर मुहैया हो जाए, इसके लिए तत्कालीन एनडीए की सरकार ने राजगीर से लेकर तिलैया तक को जोड़ने का काम स्वीकृत किया था, काम चल रहा था, लेकिन पिछले दो साल से उस योजना पर काम बंद है। कितना बजट आपने उस योजना को दिया? अगर एनटीपीसी बाढ़ का तैयार हो जाएगा और कोयले की आपूर्ति सस्ती दर पर नहीं होगी तो बिजली का प्रोडक्शन कॉस्ट बढ़ेगा और एनटीपीसी के बिजली उत्पादन पर असर पड़ेगा। इसलिए बिहार बदनाम हुआ है। बिहार की कई योजनाओं को इन्होंने बंद करने का काम किया है। उसमें खानापूरी के लिए 50 करोड़ रुपया दिया और सिर्फ उतना ही रहने भर दिया, क्योंकि उसको रद्द ये कर नहीं सकते हैं।

आमान परिवर्तन की चर्चा हुई और माननीय रेल मंत्री जी जब बजट पढ़ रहे थे तो 10-15 ट्रेनों के लिए उन्होंने कहा कि चलाई जाएंगी लेकिन ब्रैकिट में आमान परिवर्तन के बाद लिखा हुआ है। आमान परिवर्तन कब होगा? पहले आमान परिवर्तन कराइये, तब रेल चलाने की घोाणा कीजिए। ये सारे काम जो हो रहे हैं, ये सस्ती लोकप्रियता के लिए हो रहे हैं।

सभापति जी, रेलवे ऐसा सिस्टम है, अगर उसके साथ खिलवाड़ किया जाएगा तो भविय में वह खतरनाक सिद्ध होगा और एक खतरनाक स्थिति रेल यात्रियों के लिए पैदा होगी, इस देश के नागरिकों के लिए खतरनाक स्थिति पैदा होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

PROF. BASUDEB BARMAN (MATHURAPUR) : Sir, I draw you kind attention and, through you, the kind attention of the Hon'ble Members of this august House, to the plight of the people of the Sundarbans area (in the Districts of North and South 24 Parganas) of West Bengal. My Parliamentary constituency 16 Mathurapur (SC) forms the most extensive part of it. Due to non-availability of adequate railway service facilities, they are suffering a lot and, I, on behalf of the people living in the Sundarbans area, beg to place before the House some of their pressing demands so far as railway services are concerned, and I request the Hon'ble Railway Minister for due consideration of the problem especially in the background of the socio-economic condition and hardship faced by the people of the area, most of whom come from downtrodden section of our populace and many of whom belong to BPL families.

I like to request for the extension of railway network facilities for Jaynagar to Raidighi, Canning to Sonakhali, Jaynagar to Jamtala, and Park Circus to Dhamakhali on a priority basis. I would also request the Hon'ble Railway Minister to introduce three pairs of additional local trains on daily basis for each of Sealdah-Diamond Harbour Section, Sealdah-Lakshmikantapur-Kakdwip-Namkhana Section, and Sealdah-Canning Section. I like to add that I often travel by Sealdah-Diamond Harbour and Sealdah-Lakshmikantapur-Kakdwip-Namkhana Sections and like to say that sometimes the rush of passengers into the trains is such that the situation appears to be inhuman and people commuting suffer like anything—this is particularly true for the Sealdah-Lakshmikantapur-Kakdwip Section when it has been inaugurated and extended to Namkhana on 30.01.2006 by the Hon'ble Railway Minister. Another pressing problem is due to single line system. I request the Hon'ble Railway Minister for laying of double-lines in the Baruipur-Diamond Harbour and Baruipur-Lakshmikantapur-Kakdwip sub-sections

* The speech was laid on the Table.

(recently, a small track of the Baruipur-Diamond Harbour sub-section, from Baruipur to Magrahat, is going to have double-line, detailed estimate has been sanctioned and tenders are being processed-vide No. 2005/W-2/NL/ER/SA/Rule 377 dated 15.2.2006 from Shri R. Velu,Hon'ble Minister of State for Railways to the undersigned), again on priority basis to lessen the suffering of the travelling public. Also, a halt station at Madhavnagar Road between Nischindapur and Kashinagar stations in the Sealdah-Lakshmikantapur-Kakdwip-Namkhana Section is of immediate necessity as many people have to walk down long distances to approach either Nischindapur or Kashinagar to avail of train-travel.

I like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister regarding proper maintenance of the railway platforms in many of the stations of the Sections mentioned above, particularly those situated in the rural areas; some are in a very bad shape and require immediate repair and renovation. Besides, proper and regular cleaning of the train compartments, adequate and proper toilet facilities with running water on the platforms of all the stations, adequate lighting on the platforms and their proper maintenance, safe drinking water facilities at every station, sitting spaces on the platforms, etc, are of urgent needs for benefit of the passengers, and I request the Hon'ble Railway Minister to please look into.

SHRI M. APPADURAI (TENKASI) : Sir, First of all I would like to thank you for having given me an opportunity to take part in discussion on Railway Budget-2006.

I welcome this budget and Congratulate Railway Minister (Shri Lalu Prasad) on behalf of Communist Party of India for presenting this common people oriented budget.

I congratulate the Railway Minister for announcing that the Pothigai Express will run 3 days a week at present to daily from Chennai Thenkasi and also announced that this train will also stop at Tambaram. It is a very long demands of the people and fulfilled the dreams of Southern District of Tamilnadu.

At the same time I want to point out some demands of the people of Tamilnadu to include it in the budget for speedy implementation.

A long pending issue of Tenkasi – Shencottai Meter gauge line to be converted to Broad gauge.

Necessary steps to be taken to stoppage Pothigai express at Pammbukovilsanthai as it is a very famous market place in Tirunelveli District. It will be great help for around 30 villages if the train will stop at Pammbukovilsanthai.

A daily passenger train may be introduced between Tuticorin – Madurai and from Tuticorin to Coimbatore as both the destinations are linked with business, educational and lot commuters i.e. students and businessmen will get more benefit and railway will get more income also.

A new railway line to be laid from the Pilgrimage city of Palani to Bangalore via Palladam.

I request the Hon'ble Minister to take necessary steps to give free railway pass to State Freedom Fighter's Pensioners who are almost senior citizens and very less, it wouldn't cost more financial burden to the Railway Ministry.

* The speech was laid on the Table.

Tamilnadu is the only State where meter gauge lines are not converted for many kilometer which hampers the economic growth of Tamilnadu as well as whole India. A double line Broad gauge line to be laid between Chennai and Kanyakumari which reduces the train traffic and easy movements of passengers trains and goods trains also. As well as from Trichy to Kankyakumari line to be electrified at the earliest. A new railway line services may be introduced between Kanyakumari-Tiruchendur-Tuticorin-Ramanathapuram.

Immediate steps to be taken to convert Meter gauge line to Broad gauge line from Chennai-Villuppuram-Kadalur-Mayiladuthurai-Karaikudi.

In this common man friendly budget, the Railway Minister has reduced the fare charges for First A/C and Second A/C. The same way the second class (Sleeper class) fare also to be reduced so that the poor and middle class people will get benefit.

The Railway Minister has announced that the production of railway coaches in ICF to be increased. It is a welcome step. But I have the privilege to bring it to the notice of the Railway Minister that many works in ICF Factory are awarded to the private contractors and this practice may be stopped and such works may be carried by ICF itself.

The ICF has given training to many students who have passed from Technical Training Institute for which the Railway Ministry has to be spent Rs.2 lakhs for such training and such trainee to be observed in ICF.

Railway Minister to take immediate steps to give employment opportunity in ICF to one of the family members of those who were retired from IFC irrespective grade/designation.

Timely promotion may be given to Group 'D' employees as recommended by Fifth Pay Commission for which converted people are also to be taken into account for such promotion and they will not be spared in the name of conversion.

Promotion may also be given to Ex-Servicemen/Army men who were joined in Railway 10 years ago.

There are so many posts, number of post are vacant and these are to be filled immediately so that large number of unemployed youths will get employment. Employment opportunity may be given on compassionate ground to those family members who were died while on service/retired.

The sleeper class coaches almost in all trains are looks very dirty and its maintenance are very poor. Railway Ministry will utilize the unemployed youths particularly from SC/ST people, for such work to maintain the coaches neat and clean. Likewise the platform also in all railway stations throughout India.

Most of the railway lands at present are lying vacant and unproductive. I request the Hon'ble Minister to utilize such vacant land for commercial purpose so that the Ministry will earn some income and utilize such income for the developmental purpose.

The food supplied in the trains against payment are very less in quantity, rates are very high and the quality also very poor. I request the Hon'ble Minister to take necessary steps to maintain to serve high quality of food. As well as during summer, in the long distance trains, 5 litre water bottle may be provided instead of providing 1 litre water bottle providing in the trains against cash payment.

One Railway over-bridge may be constructed in Tuticorin, it is a very long pending demands of the people of the industrial oriented city. It is also not possible to construct over bridge by the concerned Panchayats. One railway over bridge may be constructed at Tenkasi i.e. Tenkasi – Maduria highway.

Many a railway porters are become jobless and the Ministry may take necessary steps to ensure to provide job to porters regularly.

Necessary protection of the passengers particularly ladies may be given while travelling in the train.

Finally, I request the Hon'ble Minister to take necessary steps to maintain punctuality of the train, so that people, particularly officer-goers and college students will more utilize the train services.

At present the railway services are improved very lot after assuming UPA Government and I wish the services to be improve more in near future. I conclude while congratulating the Railway Minister once again.

DR. SUJAN CHAKRABORTY (JADAVPUR): Sir, I support the Railway Budget for the year 2006-07.

However, I have to make the following demands for consideration of the Railway Minister While finalising the the budge proposals as enumerated below :

Construction of Dedicated Rail Freight Corridor

The Railway minister has announced in his Budget proposals a very important project of construction of Dedicated Rail Freight Corridoron the Golden Quadrilateral and its diagonals. This is proposed to be a Multimodal High Axle Load Freight Corridor with computerized control on eastern routesat an estimated cost of Rs 22,000 crores. The Western Corridor will connect Mumbai port with Delhi. Whereas, the Eastern Corriodor will be from Ludhiana to Sonnagar – promises have been made to develop feeder routes to connect Sonnagar with ports in West Bengal as per traffic needs.

The twin ports of Calcutta and Haldia (under Calcutta Port Trust) have emerged as the one of the leading ports in the country by increasing volume of handling of cargoes. Moreover, Kolkata and Haldia are fast becoming the nodal points for increasing economical activities in the State – the fact which can not be denied even by the cynics. Add to it, the huge hinterlands of entire Eastern India and several land locked countries like Nepal, Bhutan etc.

It is very much necessary to extend the proposed Eastem Corridor upto Calctta at the first instance. The point has been raised on several occasions by various M Ps.

* The speech was laid on the Table.

The people living in Sunderban area do not have the facilities to avail the opportunities of railway services even today, although they live very near to the Headquarters of Eastern Railways i.e. the city of Kolkata. Accordingly, suggestions were forwarded to the Railway Ministry for conducting surveys for laying operating new rail routes in Sunderban area. Discussions were held with Minister, Minister of State and other senior officials of Railways. In short, the suggestions were for conducting survey for new rail lines (a) from piyali Station (on the Sonarpur – Canning Section) via Jeevantala, Sarberia upto Sonakhli on the east side of the Matla River, (b) a branch line from Sarberia to Dhamakhali on west side of Dalgachia River, and (c) Roydigi in sunderban (which falls within Mathurapur II Block and which is emerging as the biggest and most developed economic centre of Sunderban area, but which lacks any railway connection) with the nearest railway station of Jaynagar / or Dakshin Barasat in the Sealdah South – Lakshmikantapur section..

Understand that Construction Department of Eastrn Railway recommended favourably to the Railway Board for the proposed survey. The cost for this surveyis also understood to be estimated at around Rs 5 lakhs.

The proposals for Survey need to include rail routes in Sunderbans. The project, if taken up, will help over a million people living in the area.

Extension of Sealdah – Budge Budge Line Upto raichawk under Sealdah South Section of Eastern Railway.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Sir, I stand to support the Railway Budget for the year 2006-07 as we are a supporting party, but with heavy heart and with some reservations. I welcome the Railway Minister for not increasing the passenger fares. That is good. But the common passengers are not getting the basic amenities, not only in the Railway station but also in most of the trains. What is the number of reportable accidents that had taken place during the last two years? It is very unfair on the part of the Railway Minister that they have neglected Kolkata with respect to new freight corridors, but Kolkata is the gateway to the North-Eastern region. So, it should be looked into.

Specially, it is very heartening to note that all the States of our country are still not linked with the railways. In the year 1996, the United Front Government had announced from Jammu to Kashmir project and Kumarghat to Agartala project, but these projects are still pending. Even after 59 years of Independence, the Railways have not been able to connect with so many States, like Jammu to Kashmir and Tripura. So, this matter should be looked into. That is due to non-availability of funds.

What is happening? Actually our motto is unity in diversity, but what is happening is that regional imbalances are growing. If the regional imbalances keep growing, the country should think over; othewise, terrorissm will grow just like President Bush, who is called an unwanted guest. So, it is very difficult for our country to resists it[reporter10].

15.00 hrs.

The Minister should be the Minister of the Indian Government, and the Minister should not be the Minister of that State from where he comes. The Minister should be the Minister of the Indian Government, and not of his State or his constituency. This is the reason why regional imbalances are growing. I think, the Minister will look into this matter so that the regional imbalances can come down.

सभापति महोदय : बालाशौरी जी, आप आफिशियल गैलरी में नहीं जा सकते।

SHRI SUNIL KHAN : Yesterday, I was sitting in the Chamber of the Lalu Prasad ji, in Room No. 6 situated in Lok Sabha premises. I wrote a letter to the Railway Minister for confirmation of a waitlisted ticket and dropped it in the drop box. The person was going from New Delhi to Patna

by Sampark Kranti Express. When I telephoned the Commercial Director from the office of Lalu Prasad ji, I was told that it was the duty of the Railway Minister. When the PA of the Minister telephoned him, the same thing was repeated. Actually, the bureaucrats are running this business. I want to know how much quota the MPs have in case they wish to recommend for the confirmation of certain waitlisted tickets. In very rare cases, we write one or two letters recommending the confirmation of waitlisted tickets, but such tickets are not being confirmed. This should be looked into.

Coming to the Rakesh Mohan Committee Report, during the NDA regime, we opposed it as they were trying to divert small divisions so that the private owners could purchase those divisions. Actually, in some of the Rajdhani trains, lunch and dinners are prepared by the public sector units, that is, by the Railways itself. What is happening in Sealdah Rajdhani and other Rajdhani Express trains? He has declared that in all the trains, it will be done by the private parties, that is, by the private contractors. The money that is allocated per meal is not being spent properly, as far as the passengers are concerned. That should be looked into, that is, how much they are taking and how much they are spending on these things.

सभापति महोदय : आपके दल के भी बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

SHRI SUNIL KHAN Some of the projects in West Bengal were started some 20 years back; in case of some projects, they were started 10 years back. However, the fund allocation is poor. The Sonamukhi-Raina Bankura Damodar Railway line was started by the then Minister of Railways. A train is already running between Sonamukhi and Bankura. But after Sonamukhi, the line, which is to be extended further, is pending due to shortage of funds. This year, the fund allocation is very

poor and, therefore, it will not be completed within the time frame. Even though a survey was done from Raniganj to Bankura, no fund has been allocated this year[R11].

The same is the case of Bankura-Mukut Manipur line. The funds allotted are so low that work cannot progress at all. The Government has declared so many projects and it has no idea how to complete them. So, I would request the hon. Minister to please look into this and ensure that projects pending in the eastern sector for 10 to 20 years be completed at the earliest.

Rail lines were laid in West Bengal during British period because it suited their business interests. Most of the railway projects in West Bengal date back to British days. I would like to know from the hon. Minister as to how much money was allocated to West Bengal in the 59 years of Independence.

Coming to the issue of railway hawkers, we the Members of Parliament from West Bengal met the Railway Minister. The Minister assured us that railway hawkers would be given licences. However, nothing has happened on that. The issue is still pending. The Minister was talking about the *Garib Rath* in his Budget. A *Garib* remains a *garib* always. He does not get any benefit. The Minister has brought down the AC fares by 15 per cent and facilitated the rich. But he has not reduced the fare of middle-class and poor passengers. The Government has to think of the welfare of people living below-poverty line. The Government must endeavour to ensure that people living below the poverty line come above the poverty line.

It was assured that the travel time of New Delhi-Howrah Rajdhani will come down by one hour. I appeal to the hon. Minister to ensure that travel time of New Delhi-Sealdah Rajdhani comes down by an hour. Two months before, Sealdah Rajdhani was leaving from platform No.10 or 12. Nowadays it is starting from either platform No.5 or 6. The Members of Parliament coming from various parts of the eastern sector are finding it inconvenient. They are in a dilemma as to which way they should go. This should be looked into. Most of the trains are not arriving on time. Three days ago, one of the doctors was travelling with two blind passengers who had no reservation. The TTE took Rs.500 from those blind people to give them berths. This is how things are happening on Indian Railways. Such things should be looked into.

The Railway Minister has already stated that railway fares have been brought down in keeping with the flight tickets. A large section of business people always travel from Delhi to Kolkata in flight. When the time taken for a flight journey is only two hours, why would they switch over to train journey? You have to take care of the interests of poor and middle-class people. The timings of the trains should be linked with one city to another city.

The Chairman of the Standing Committee on Railways, Shri Basu Deb Acharia and I were present in a meeting held by the General Manager of Eastern Railways at Durgapur. The General Manager already assured the people about this as local people wish that a train from Durgapur to Howrah should be introduced. However, that demand is still pending. That should be looked into. Durgapur railway station should be modernised. More than five lakh people travel to and from Durgapur. Many industries are coming up at Durgapur[KMR12].

Durgapur is the busiest station in the eastern sector. Hence, it should be modernised and provided with all the facilities. … (*Interruptions*)

सभापति महोदय : आपका समय समाप्त हो गया है। हम बार-बार रिक्वेस्ट इसलिए करते हैं क्योंकि आप चेयर को कोऑपरेट नहीं कर रहे हैं इसलिए मुझे कट के साथ यहीं से रूलिंग देनी पड़ रही है।

*(Interruptions)** ...

MR. CHAIRMAN : Shri Khan, nothing will go in the records but the speech of Dr. Laxminarayan Pandey.

(Interruptions) ...*

* Not Recorded.

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : आज हम रेल बजट पर चर्चा करने जा रहे हैं। भारतीय अर्थव्यवस्था में रेलों का अपना एक विशेा महत्व और विशेा योगदान है। भारतीय रेल ने न केवल भारत में बल्कि बाहर भी अपना एक विशेा स्थान बनाया है। आज रेलों के परिचालन और रेलों के कार्यक्रम पर समस्त दृटि से विचार करने की आवश्यकता है। प्रस्तुत रेल बजट में अधिकांश घोाणाएं ऐसी की गई हैं जो बहुत लुभावनी लगती हैं और ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्री जी द्वारा बहुत कुछ कर दिया गया है। लेकिन वास्तविकता के धरातल पर जाएं तो वस्तुस्थिति पता लगती है कि क्या दिया है और क्या नहीं दिया है। इन सब फैसिलिटीज़ को देखने के आज कुछ आधार हैं, हम इन्हीं आधारों पर रेल बजट को देखना चाहेंगे। मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता कि यह बिहार का बजट है या लालू जी ने अपने बिहार को अधिक ट्रेनें दी हैं। मैं उन बातों की चर्चा में नहीं जाना चाहता हूं कि अधिकांश प्रदेश, चाहे मध्य प्रदेश हो, आंध्र प्रदेश हो, राजस्थान हो, उनको कुछ नहीं मिला है। वस्तुस्थिति यह है कि जिन नई रेलगाड़ियों की घोाणा की गई है, जो नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं, जो आमान परिवर्तन हुआ है या जो माल लदान होगा, इनके बारे में नई-नई बातें कही गई हैं, क्या इन सब के लिए संरचनात्मक दृटि से सुरक्षात्मक उपाय हैं? क्या हमारे पास इस प्रकार की अधोसंरचना है या नहीं? क्या हमारे पास उस प्रकार के सुरक्षा के उपाय हैं? मैं जानता हूं कि यहां पर रेल राज्य मिनिस्टर बैठे हैं, वे भी इस बात को जानते हैं कि कई रेल इंजन वाोंं पुराने हैं और पुल 19वीं सदी के हैं। इनके नवीनीकरण की आवश्यकता है, हजारों किलोमीटर पटरियों को बदले जाने की आवश्यकता है और इसके साथ ही सिग्नलिंग व दूर-संचार प्रणाली जैसे अन्य उपायों को ठीक किए जाने की आवश्यकता है। जब तक सुरक्षात्मक उपाय नहीं किए जाएंगे, चाहे नई घोाणाएं करते रहें, उनका कोई अर्थ नहीं होगा।

मैं निवेदन करना चाहूंगा कि गत् र्वा यहां पर नए जोनों की घोाणा हुई थी लेकिन नए जोनों की घोाणा होने के बाद भी जो अधोसंरचना है और काम करने के लिए जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, आज भी प्राप्त नहीं हुई हैं। नए जोन बन गए हैं और नए जोनों की मांग भी चलती रही है। ये घोाणाएं केवल घोाणाएं न रह जाए इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उन घोाणाओं पर पूरी तरह से अमल हो और इन सब बातों का ठीक से ध्यान रखना जरूरी है।

यहां पर घोाणा की गई कि 20, 22 और 24 डिब्बे गाड़ी में लगाए जाएंगे। लेकिन क्या हमारे पास उस तरह के प्लेटफार्म्स की सुविधा है? कई स्थानों पर, कई रेलवे स्टेशनों पर उस प्रकार के प्लेटफार्म नहीं हैं कि आप 22 डिब्बे लगा दें या 24 डिब्बे लगा दें। जब तक प्लेटफार्म का निर्माण नहीं होता वहां यात्री गिरेगा, उसे चोट आएगी है और कुछ दुर्घटना भी हो सकती है क्योंकि वहां स्टेशन्स ठीक नहीं हैं, प्रतीक्षालय ठीक नहीं हैं। मेरे निवेदन करने का आशय है कि सुरक्षात्मक उपाय पूरे

नहीं हैं, यात्री सुविधाएं ठीक नहीं हैं, उन्हें ठीक ढंग से देखें। इस बारे में एक्सपट्र्स का कथन प्रस्तुत करना चाहूंगा। राट्रीय सहारा न्यूज पेपर में प्रकाशित हुआ है- वास्तविकता यह है कि आज रेल में किसी क्लास में यात्रा करने वाले यात्री के लिए सबसे बड़ी समस्या सुरक्षा है और बजट का थोड़ी गहराई से विश्लेाण करने पर पता चलता है कि इस मसले पर कतई चिंता नहीं की गई है। जिस तरह से भयावह रेल दुर्घटनाएं लालू जी के काल में हुई हैं, उन्हें देखते हुए उम्मीद की जा रही है कि रेल मंत्री यात्री सुरक्षा के लेकर चिंतित होंगे लेकिन ऐसा बजट में दिखाई नहीं देता है। इसलिए मैंने आपसे निवेदन किया कि सुरक्षात्मक उपायों की दृटि से देखना चाहिए, इसके अन्तर्गत मैंने पुलों की बात कही है, पटरियों की बात कही है और कोचिस की बात भी कही है, इन सब पर विचार करना आवश्यक है[MSOffice13]।

सभापति महोदय, मैं एक बात और उद्धृत करना चाहूंगा, जिसके बारे में हिन्दुस्तान दैनिक में प्रकाशित हुआ है। जो रेलवे बोर्ड के अधिकारी हैं, उन अधिकारियों का इस बारे में क्या कथन है। रेलवे बोर्ड के एक पूर्व अध्यक्ष श्री वाई.पी. आनन्द के अनुसार इस बार के रेल बजट को रेलवे की ग्रोथ को ध्यान में रखकर बनाया गया माना जा सकता है। किन्तु रेलवे को सुरक्षा तथा दुर्घटनामुक्त बनाकर इसकी क्षमता को अधिक बढ़ाया जाना चाहिए। पूर्व सदस्य (ट्रैफिक) भी इसे विशुद्ध राजनीतिक बजट मानते हैं। उन्होंने कहा है कि पिछले आठ-दस सालों से कमोवेश इस तरह का बजट आ रहा है, जिसमें रेलों में बुनियादी सुधार के बजाय बजट को लोकलुभावन बनाने का प्रयत्न किया गया है। यह रेलवे बोर्ड के भूतपूर्व चेयरमैन तथा रेलवे बोर्ड के पूर्व सदस्य (ट्रैफिक) कह रहे हैं तथा इस बारे में जो आम लोगों की राय है, उसे मैंने यहां उद्धृत किया है कि आखिर स्थिति क्या है? इस बारे में जो संसद की रेलवे संबंधी स्थायी समिति है, वह क्या कहती है। रेलवे की स्थायी समिति का 18वां प्रतिवेदन मेरे सामने हैं, उसमें उन्होंने स्पट रूप से कहा है कि रेलवे ने इस बारे में कोई चिंता व्यक्त नहीं की है कि आखिर हम कौन सा कार्य किस प्रकार करेंगे। रेलवे के 18 प्रतिवेदन में कहा गया है कि जिस उत्साह से रेल बजट में नई ट्रेनें चलाने की घोाणा की गई है, समिति उसे प्रशंसनीय नहीं मानती है। समिति ने कहा है कि रेल बजट में नई रेलगाड़ियों की घोाणा से पूर्व उन्हें उचित ठहराने का कार्य होना चाहिए, नए टर्मिनल्स बनाए जाने चाहिए, लेकिन इस बारे में कुछ नहीं किया गया है।

सभापति महोदय, बजट में यातायात के ढांचे के विकास पर ध्यान दिया जाना चाहिए, यातायात के विकास की दृटि से जो ढांचागत विकास होना चाहिए, वह विकास आज नहीं है। मैंने दो बातें आपके सामने रखी हैं। मैंने इस दृटि से नि वेदन किया है कि हम इस बारे में विचार करें और ठीक से सोचें। आगे कहा गया है कि हमने अतिरिक्त लदान किया है, डिब्बों में ओवरलोडिंग किया है और इस कारण से राजस्व में वृद्धि हुई है। लेकिन आप ओवरलोडिंग कब तक करेंगे। चूंकि डिब्बों की भी एक आयु सीमा होती है। वह ऐज लिमिट अब खत्म हो चुकी है। जब आयु सीमा खत्म हो चुकी है तो जब तक नये डिब्बे नहीं बनेंगे, तब तक काम नहीं चलेगा। इसलिए नये वैगनों के निर्माण की दृटि से काफी कुछ किये जाने की आवश्यकता है। इस बारे में मंत्री जी ने बजट भााण प्रस्तुत करते हुए कहा कि हमारे छपरा में जो रेल वैगन फैक्टरी है, हम उसकी क्षमता को बढ़ा रहे हैं। लेकिन यह केवल कहने मात्र से नहीं होगा। कपूरथला में रेल कोच फैक्टरी है। मद्रास में इंटेगरल रेल फैक्टरी है। लेकिन आप इनकी क्षमता का पूरा उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। इस बारे में रेलवे की स्थायी समिति ने अपने कुछ पृठों में जो कहा है, उसे मैं उसे उद्धृत नहीं करूंगा, मैं उसे सिर्फ संदर्भित करूंगा। रेल मंत्रालय की स्थायी समिति के 17वें प्रतिवेदन को यदि आप देखेंगे तो आपको पता लगेगा कि उनकी क्या स्थिति है। चितरंजन लोकोमोटिव की कार्य क्षमता क्यों नहीं बढ़ पाई है। उसकी कार्य क्षमता को हम क्यों नहीं बढ़ा पा रहे हैं। इन्ट्रीग्रल कोच फैक्ट्री, चैन्नई की क्षमता भी बढ़ाई जाए, मैं चाहूंगां कि इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। मैंने इंटेगरल कोच फैक्टरी के बारे में भी आपसे कहा है, इसी प्रकार अन्य उत्पादन इकाइयां हैं।

महोदय, जिस आमान परिवर्तन को लेकर अभी बात हो रही है, वह करीब 1100 किलोमीटर के करीब है। आमान परिवर्तन के बारे में पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने एक यूनिगेज सिस्टम लागू करने की बात कही थी। उन्होंने कहा था कि हम समान रूप

से एक यूनिगेज सिस्टम लागू करेंगे, ताकि दोहरी और तिहरी व्यवस्था खत्म हो। लेकिन आमान परिवर्तन का कार्य धीमी गति से चलाया जा रहा है।

मैं एक बात पर रठवा जी और वेलु जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, माननीय रेल मंत्री जी अभी नहीं है । मेरे अपने संसदीय क्षेत्र में पश्चिम रेलवे के नीमच और रतलाम का जो भाग था, उसके आमान परिवर्तन के लिए इसी र्वा स्वीकृति दी गई है। मैं उसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दे रहा हूं।

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के बहुत से मैम्बर्स अभी बोलने वाले हैं, इसलिए आप संक्षेप में बोलिये।

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : मैं संक्षेप में ही बोल रहा हूं। इसी प्रकार से चित्तौड़ से लेकर अजमेर तक की रेल लाइन के आमान परिवर्तन का प्रश्न है। मैं इनकी उपयोगिता की दृटि से आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि चित्तौड़, निम्बाहेड़ा और नीमच, यह भाग पूरा सीमेन्ट बैल्ट है, और उसके आगे अन्य बड़ी उत्पादन ईकाईयां हैं। अभी सीमेन्ट बैल्ट में आप क्या करते हैं। आप सीमेन्ट को वाया कोटा लेकर मुम्बई पहुंचते हैं। लेकिन इस लाइन के बन जाने से यह सारा लोड सीधे-सीधे वाया रतलाम चला जायेगा और इस तरह से रेलवे को उसमें लगने वाले इंजन व्यय की भी कमी होगी और अभी आप इसे सस्ते दामों पर ले जा रहे हैं। आप लम्बी दूरी से सीमेन्ट ले जा रहे हैं, पैसा कम ले रहे हैं, इस परिवर्तन से आपके राजस्व में भी वृद्धि होगी। रतलाम - इन्दौर आमान परिवर्तन पर भी विचार हो।

आपने कहा है कि सन् 2006-2007 में हम चित्तौड़, अजमेर, नीमच और रतलाम को पूरा करने जा रहे हैं। लेकिन मेरा इस संबंध में आपसे निवेदन है कि यह कार्य आप जल्दी पूरा कर सकते हैं। चूंकि यहां साइड्स चौड़ी हो चुकी हैं। सिग्नल्स का काम भी पूरा हो रहा है। साइड्स में जितने स्लीपर्स आने चाहिए, वे आ गये हैं। यहां तक कि रेल की पटरियां भी साइड पर डाली जा चुकी हैं, वहां पुलों का भी विस्तार हो चुका है और कुछ जगहों पर नये पुल बन चुके हैं, समपारों पर नई व्यवस्था हो चुकी है, वहां यदि कोई कार्य बाकी है तो वह पटरियां बिछाने का कार्य ही बाकी है[R14]। तीन-चार महीने में जो कार्य हो सकता है, आप उस समय-अवधि को घटा कर जल्दी करेंगे तो रेलवे को लाभ मिलेगा। रेलवे में कुछ कार्य बहुत अच्छे कर रहे हैं। मैं "राइटस" के बारे में कहना चाहूंगा, इसका कार्य बहुत अच्छा है, विदेशों में भी इसके कार्य को सराहा गया है। इसे आप और अच्छा बनाइए। आप इसे ज्यादा स्वायत्तता देंगे तो अच्छा रहेगा। इसी प्रकार इरकान का कार्य भी अच्छा है। उसे और सुदृढ़ करें।

सभापति महोदय, मैंने जो सुरक्षा की बात कही है, मैं इस पर जोर दे रहा हूं। आज स्थिति यह है, राठवा जी, आपके यहां ड्राइवर्स की कमी है। आप उनसे ओवर टाइम करवा रहे हैं, इस कारण से दुर्घटनाएं हो रही हैं। आप ड्राइवर्स की कमी को दूर कीजिए। तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या में भी अगर आप बढ़ोत्तरी करते हैं तो सुरक्षात्मक उपाय प्रभावी होंगे, क्योंकि आज यात्री सुरक्षा चाहता है, उसकी ठीक से सुरक्षा होनी चाहिए, उस सुरक्षा की दृटि से भी आपके ड्राइ वर्स नहीं हैं। वे रात को चलते हैं और उस समय थके होते हैं, उन्हें सुस्ती आती है, इसलिए कई दुर्घटनाएं होती हैं, क्योंकि आप उनसे ओवर टाइम करवा रहे हैं।

सभापति महोदय, मैंने कुछ बिन्दुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्ति किया है, मैं उनके विस्तार में जाना नहीं चाहूंगा। मेरे क्षेत्र से लगी हुई नीमच से बड़ी सादड़ी बरास्ता छोटी सादड़ी है। वहां से मावली जंक्शन होकर मारवाड़ जंक्शन तक की लाईन है और वह अच्छी उपयोगी हो सकती है, उसका आमान परिवर्तन जरूरी है। इस मार्ग को भी अगर आप देखेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा। मैं कुछ गाड़ियों के ठहराव के बारे में निवेदन करके अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। पश्चिम रेलवे का जो शामगढ़ स्टेशन है, उस पर जम्मू-तवी सुपर फास्ट तथा जयपुर-भुवनेश्वर का ठहराव दिया जाए। इसी प्रकार इन्दौर-जयपुर का ठहराव सुवासरा स्टेशन पर और गरोठ स्टेशन पर इंटरसिटी का स्टोपेज़ आवश्यक है। कोटा और रतलाम के मध्य एक "मेमू"

यात्री गाड़ी चलाई जानी चाहिए, क्योंकि इस पर यात्रियों का भार है। अभी हाल ही में जो मंडल स्तर की बैठक हुई थी, उसमें भी मंडल के आपके जो रेलवे के अधिकारी हैं, उन अधिकारियों ने और जौनल के अधिकारियों ने भी स्वीकार किया है कि वास्तव में इसका औचित्य है, इसलिए इसे चलाया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, मुझे इस बात का खेद है कि मेमू ट्रेन चलाने के बारे में कोचिस आ गए थे, लेकिन वे पड़े रहे और कोटा से वे वापस लौटाए गए। मैं जानना चाहता हूं कि उन्हें वापस लौटाने का क्या कारण था, क्या इस दिशा में आप ि वचार करेंगे? आपकी जो उपनगरीय रेलवे है, उसे भी आप सुधारें, क्योंकि काफी दुर्घटनाएं होती रहती हैं। जैसे मैंने राइट्स के बारे में कहा है, उसका कार्य अच्छा है। इसी प्रकार आपने एक प्राधिकरण बनाया था,रेलवे भूमि के बारे में, रेलवे के पास की भूमि पर जो अतिक्रमण कर रहे हैं और वह भूमाफियों के हाथ में है। उस प्राधिकरण ने कोई कार्य किया है या नहीं, आपके पास कितनी भूमि आई है और आपको कितना लाभ मिलेगा? जब मधु दंडवते जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने एक डबल डेकर यात्री गाड़ी चलाने की बात कही थी। वह कहां-कहां चली है, चली भी हैं या नहीं? क्या उनकी योजनाएं उनके साथ ही चली गईं, उन योजनाओं का कार्य हो रहा है या नहीं? मेरे संसदीय क्षेत्र में कुछ ओवर ब्रिजेस की आवश्यकता है और मध्य प्रदेश की राज्य सरकार ने ओवर ब्रिजेस के निर्माण में राज्य का जो अंशदान होना चाहिए, उसके लिए भी उन्होंने इन ब्रिजेस को स् वीकृति दी है। मैं चाहूंगा कि उन ब्रिजेस का शीघ्र निर्माण हो। मैं अन्य कुछ बातें अलग से लिख कर आपको दे दूंगा, उन पर आप ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद) : हमारा नम्बर कब आएगा?...(व्यवधान)

सभापति महोदय : सब का नम्बर आएगा, थोड़ा धैर्य रखिए।

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर (वडोदरा) : महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूं। माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किया गया यह रेल बजट वास्तव में बहुत व्यावहारिक है। देश की जनता को दी जाने वाली रेल सेवा, माल परिवहन की दृटि से रीढ़ की हड्डी का काम कर रही है। इस क्षेत्र में हम देखते हैं कि बहुत प्रतिस्पर्धा बढ़ी है। यातायात के दूसरे साधन जैसे विमान सेवा भी अच्छी तरह चल रही है और सर्वग्राह्य हो रही है। ऐसे समय में समयानुकूल रेल यात्रियों को फर्स्ट, सैकेंड क्लास में भाड़ा घटाने का निर्णय भी आवश्यक है। गरीबों को ध्यान में रखते हुए गरीब रथ चलाने का निर्णय भी बहुत अच्छा है।

मैं आज खास तौर पर माननीय रेल मंत्री द्वारा इस रेल बजट में घोाित बहुत सारे रेल ओवर ब्रिजिज बनाने की घो-ाणा के लिए धन्यवाद करना चाहूंगी, क्योंकि मेरे क्षेत्र बड़ोदरा महानगर और बड़ोदरा जिला मंडल अति व्यस्त आवागमन मार्ग है। उसके ऊपर रेल ओवर ब्रिज निर्माण करने की जरूरत बड़ोदावासियों की मांग रही है जिनमें नवायार्ड - रेल ओवर ब्रिज, दिनेशमील - रेल ओवर ब्रिज, बडसर - रेल ओवर ब्रिज और अति व्यस्त और रेल को सबसे ज्यादा आमदनी देने वाला बाजुआ रेल ओवर ब्रिज बनाने के लिए बडोदरा महानगर, बडोदरा अर्बन डवलेपमेंट आथोरिटी बुडा द्वारा प्रार्थना पत्र एवं ज्ञापन दिया गया है। उसके अधिकारियों ने रेल राज्य मंत्री राठवा जी के साथ परामर्श करते हुए माननीय रेल मंत्री लालू को आवेदन पत्र भी दिया है। रेल ओवर ब्रिज के निर्माण से बडोदरा की आवागमन की व्यवस्थाएं सुचारु हो जाएंगी और मैं आभारी रहूंगी।

महोदय, एक दूसरी बात भी आपके माध्यम से सभापटल पर रखना चाहूंगी। रेल बजट में कुछ गाड़ियों में तीन चार डिब्बे जोड़ कर अभी दी जा रही रेल सेवाओं को बढ़ाने का निर्णय लिया गया है। महाराजा सयाजीराव गायकवाड़ के नाम से चल रही सयाजीनगरी, जो कि व्यवस्था के तौर पर कच्छभूम तक बढ़ाने का काम हुआ था उसमें दिक्कत यह आती है कि कच्छभूम से ही वह पूरी भरकर आती है। बांदा तक जाने के लिए और सयाजीनगरी से चढ़ने वाले रोज कामकाज पर जाने वाले हमारे यात्रियों को मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। मेरी प्रार्थना है कि सयाजीनगरी में चार डिब्बे बडोदरा से ही जोड़े जाए जिसमें कामकाजी यात्रियों को ही प्राथमिकता दी जानी चाहिए। उस ट्रेन पर सयाजी नगरी एक्सप्रेस नाम हर डिब्बे पर लिखा जाए, ताकि उसका गौरव बना रहे। तीसरी बात कामकाजी लोगों के आवागमन हेतु बडोदरा से सुख जलसाड पापी तक नई ट्रेन चलाई जाए।

* The speech was laid on the Table.

अंत में मैं रेलवे स्टेशनों की साफ सफाई और अच्छे रखरखाव के बारे में पूरे देश के रेलवे स्टेशनों के बारे में ध्यान दिलाना चाहती हूं। इस बारे में बडोदरा रेलवे स्टेशन रेल यात्रियों को दस-बारह घंटे बीताने की जरूरत है, उनके लिए आराम की व्यवस्था होनी चाहिए। उन्हें आपने सामान की चिंता करने की जरूरत न रहे और होटल अकोमोडेशन की जरूरत भी महसूस न हो। ऐसी व्यवस्था बडोदरा रेलवे स्टेशन प्रशासन को करके दिखानी है। ऐसे ब्यूटीफिकेशन के लिए मैं धन्यवाद करना चाहूगी और बडोदरा पेटर्न पर देश के सभी रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प करना चाहिए। इसी बात के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

SHRI VIKRAMBHAI ARJANBHAI MADAM (JAMNAGAR): Sir, First I congratulate to Respected Shri Lalu Prasad Yadav, Shri Naranbhai Rathwaji, Shri R. Veluji for giving good Railway Budget because not a single rupee burden to Common Man as a passenger fare.

I request for a new super fast Express from JAMNAGAR TO BANDRA (MUMBAI), total Twenty Two Coach train.

(A) Coach (15) fifteen for different fifteen travel agent –(sleeper class coach.)

(B) Three coach for Railway Booking.

(C) Four coach for without reservation.

This train will be profitable for Railway’s business. New type experience need, no burden on Railway.

Rs. One Thousand Crore public share issue need for Rail Vikas Nigam Ltd., This money useful for Railway's uniguage Rail Line construction, also for PORT's Rail connection like BEDI BUNDER PORT, District JAMNAGAR, PORBANDAR, BHAVANAGAR, DHOLERA etc. PORT and useful for PALANPUR – Gandhidham (Kutchh) – UNIGUAGE Rail programme.

New super fast train from JAMNAGAR to New Delhi via RAJKOT, SURENDRA NAGAR – VIRAMGAM – MEHSANA, PALANPUR (NOT VIA AHMEDABAD).

JAMNAGAR – RAJKOT – diesel Memo train every one hour from morning six to night ten O'clock.

Also request ONE passenger coach production factory need at our PORT Area like BEDI BUNDAR. This will help export business and be sufficient for more trains.

Our District's all taluka's Ten youth work for private computer reservation center. Youth Age – below thirty year.

* The speech was laid on the Table.

New train from YATRA DHAM DAWRKA TO HARIDWAR, DAWRKA TO PUR (ORISSA).

Again I request, please consider above request for our GUJARAT State's people.

Lastly, I would like to congratulate U.P.A. Government.

.

DR. COL. (RETD.) DHANI RAM SHANDIL (SHIMLA): Mr. Chairman, Sir, I rise to speak in support of the Railway Budget, 2006. The hon. Railway Minster has presented a forward looking, innovative and pragmatic Budget, which has catered to the needs of all sections of the society, particularly the *Aam Aadmi*, the common man.

I am of the view that it is a big challenge to give a balanced Budget in a country of our size of varied requirements of various sections of the society. But I am really appreciating on the floor of this House that this is the best Budget presented in recent years. I am sure, our friends on the Opposition side also have appreciated this Budget[KD15]. It speaks of the concern for the poor, for the disadvantaged sections of the society, for the rural poor and for the young people. They have been given certain schemes also by him, in this Budget.

Under the able leadership of Dr. Manmohan Singh and under the UPA Chairperson Shrimati Sonia Gandhi, it is for the third time in succession that there has been no increase in the railway fare. An overview of this Budget will reveal that he has kept the National Common Minimum Programme in mind and has given us an increase in volumes at low cost.

The path-breaking achievement has been the rationalisation in freight, by establishing a new record of loading 668 million tonnes with a historic growth of 11 per cent. This operation will mop up around Rs.4,000 crore by the year 2006-07 of which Rs.3,000 crore, that is, 75 per cent will be from freight operations alone. This is an example of economic management.

Apart from making the Indian Railways a world-class one and by providing modern facilities in passenger trains, special care has been taken of railway security and railway safety by introducing the latest technologies. Although the Budget has catered to the needs of our countrymen across the board, I should point out that Himachal Pradesh has not been kept on the priority list in this Budget. I come from Himachal Pradesh.

Maybe, we are still under the legacy of the British and the Railways in Himachal was initiated by Lord Curzon in the year 1903; and really speaking, except for Nangal-Talwara, about 16-17 km, nothing much has been done. Surveys have been ordered and many other promises have been given, but on the ground, nothing much has happened. I would like to submit that this is the time that we should think of the northern zone or for that matter, all the hilly areas in an objective manner. This is the zone which requires special attention. It is a geo-strategic zone; and so, we have to have an integrated approach for Jammu and Kashmir, Himachal Pradesh and Uttaranchal. We have to plan for it and develop the railways in a big way there.

Today, Himachal Pradesh needs modern railway system for development, for augmenting its infrastructure, for industrial growth, for marketing agricultural produce, for horticultural produce and for tourism. I am grateful to the hon. Railway Minister and the Prime Minister for

having cleared Chandigarh-Baddi Railway Line and for upgradation of Pathankot-Joginder Nagar Railway line last year, in the Bhanupali-Bilaspur section.

Really speaking, as I said earlier, nothing much has happened on the ground. He has also announced in the Budget of 2004-05, a survey in my constituency, which runs from Darlaghat-Kalka-Chandigarh main line at Parwanoo. I may submit that there are many big business houses including Asia's biggest cement plant, Ambuja Cements. If this survey comes through, it will really transform that area and agricultural and horticultural produces will go to the market and we will also have a modern tourism in that area; further investments will also come and we will be able to meet the challenge of unemployment which the biggest problem in our region.

I have a submission to make here. We may, on the lines of Jammu and Kashmir, think of having a railway line from Dehradun side, go along the Tons River to Pabbar/Rohru Valley and then, go to Sangla and join, on the other side, Bhanu-Palli-Bilaspur section and connect the old or existing Pathankot-Joginder Nagar section. This will really give a big leap and open the floodgates for NRIs because it is a beautiful area; it would really be attractive for tourism. It will generate the hope for hydel power generation – small and mini micro plants, which we keep contemplating, can come up. It would be able to see a new development coming in that area.

The second thing that I want to mention is that we should think of linking Jagadri/Ambala to Paonta Sahib and Nahan, which can go up to Una, which is a very important corridor for development of new industries in Himachal[R16]. If this line is given, I am sure this area will really be transformed into something which we have been hoping for since long and a world class tourism centre will come into being.

I once again commend this Budget with the hope that Lalu Ji , though he is not present here but Shri Velu and Shri Rathwa are sitting here, will do the needful. I have one small submission to make. Paschim Express from Mumbai reaches Kalka at 1530 hours. आप कृपा करके कोई ऐसी ट्रेन दें जो शिमला पांच बजे तक चली जाए। दूसरे दिन it leaves at 1010 hours from Kalka to Mumbai. Kindly give a train from Shimla which can reach Kalka by 9.30 or 10.00 o'clock so that this Paschim Express is made use of fully.

Hon. Rathwa Ji knows that Jabli station in that section has been closed. People have been agitating and they have met me today. One ROB on that section should also there.

Finally, I am really grateful to the Minister for this wonderful, pragmatic, innovative and the best Budget in recent years.

श्री विजय कृण (बाढ़) : महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने ऐतिहासिक रेल बजट पेश किया है। बिना भाड़ा बढ़ाये, आम जन पर बोझ डाले रेल मंत्रालय ने यात्रियों की सुविधा का भरपूर ख्याल रखा है। कई महत्वपूर्ण सुझाव हमारे साथियों ने अपने भााण के द्वारा दिए हैं, मैं इन्हें दोहराकर सदन का समय नट नहीं करना चाहता हूं। जनता का दिल जीतने और राजनीतिक दबावों के कारण रेल बजट में हर वा कई परियोजनाओं की घोाणा कर दी जाती है, लेकिन अधिकांश बीच में ही दम तोड़ देती हैं। गत तीन वाों में ऐसे अनेक उदाहरण हैं। रेलवे की ऐसी करोड़ों रूपये की परियोजनाएं रूकी हुई हैं। इनमें करीब बीस हजार करोड़ रूपये से ज्यादा खर्च होने के बावजूद ये पूरी नहीं की जा सकी हैं। मैं समझता हूं कि दृढ़ इच्छाशक्ति के धनी लालू प्रसाद जी इन परियोजनाओं के लिए कोई सार्थक रास्ता ढूढेंगे। लाइनों के दोहरीकरण, विद्युतीकरण, नयी लाइनों का निर्माणा आदि कई उल्लेखनीय कार्य इस रेल बजट में प्रतिबिम्बत हैं। कई नयी रेलगाड़ियां चलाने की घोाणा की गयी है, कई का विस्तार किया गया है। यह एक अच्छा कदम है।

अपने राज्य बिहार और अपने संसदीय क्षेत्र बाढ़ से संबंधित समस्याओं, मांगों का जिक्र मैं करना चाहता हूं। अपनी जनता की ओर से इस सदन के माध्यम से मेरा सुझाव है कि मध्य-पूर्व रेलवे के दानापुर मण्डल के अन्तर्गत पड़ने वाले ऐतिहासिक स्थल पटना सिटी अर्थात पटना साहिब स्टेशन (जो सिख गुरू गुरू गोविंद सिंह जी की जन्मस्थली है) सहित बाढ़, वरिणयासुर, फतुहा, मोकामा स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाया जाए। पटना जिला के मोकामा में भारी उद्योग मंत्रालय का उ पक्रम भारत वैगन एण्ड इंजीनीयरिंग कम्पनी स्थित है, जो रेल डिब्बा बनाने का काम करती है। इस कारखाने में हजारों मजदूर काम करते हैं। पिछली एनडीए की सरकार में इस कारखाने की उपेक्षा हुई थी, मजदूरों का वेतन तक रूका रहा, लेकिन डॉ. मनमोहन सिंह के नेतृत्व में यूपीए सरकार ने कर्मचारियों का बकाया वेतन ही नहीं दिया, वरन लालू जी के नेतृत्व में रेल ि वभाग द्वारा रेल के डिब्बे बनाने का आर्डर देकर इस कारखाने को नया जीवन दान दिया है। मेरी मांग है कि इस कारखाने को रेल मंत्रालय के अधीन किया जाए।

महोदय, मुगलसराय से हावड़ा के बीच 100 से अधिक रेल पथ, भीतरी पुल सैंकड़ों वा पुराने पड़ गए हैं, जिससे दुर्घटना की आशंका बनी रहती है। एक दुर्घटना जर्जर पुल के टूटने से नीतीश कुमार जी के कार्यकाल में फतुहा बैकाघाट के बीच में हो चुकी है, ऐसी दुर्घटनाओं से बचने के लिए सभी जर्जर पुलों को नया बनाया जाए। पटना-बक्सर, पटना-किऊल के बीच नयी रेल लाइन बिछाकर या वर्तमान व्यवस्था में उपाय कर दिल्ली, मुम्बई, कलक्ता की तरह शहरी उपनगरीय सेवा चालू की जाए।

* The speech was laid on the Table.

बिहसराय के पटना से किऊल के बीच सभी यात्री प्रतिक्षालयों को खाली कराने हेतु कार्रवाई की जाए, जिस पर आरपीएफ, जीआरपी ने कब्ज़ा कर रखा है। जीआरपी, आरपीएफ के लिए अलग से कार्यालय तथा आवास की व्यवस्था की जाए। दानापुर मण्डल के लेमुआबाद, औंरा, टेकबिगहा, जयप्रकाश नगर हाल्ट स्टेशनों को स्टेशन का पूर्ण दर्जा दिया जाए। दानापुर मप्तुल के हरदास बिगहा, अयमलमोला, पंडारक, मोर शहरी, बख्तियारपुर स्टेशन का सौन्दर्यीकरण किया जाए।

दानापुर मण्डल के अन्तर्गत मोकाम स्टेशन के निकट स्वतंत्रता आन्दोलन के दौरान खुदीराम बोस ने अंग्रेजों की पकड़ से बचने के लिए आत्मसमर्पण किया था और स्वयं को गोली मार ली थी। मोकामा का वह स्थल देश के "प्रकाश स्तम्भ" की तरह है। लोगों की मांग है कि मोकामा स्टेशन परिसर में स्वतंत्रता सेनानी वीर खुदीराम बोस की मूर्ति लगायी जाए और स्मारक बनाया जाए।

बिहार राज्य में दानापुर के निकट नेऊरा से दनियाँवा होते हुए शेखपुरा तक रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति हुई है, उसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इससे जनता में आक्रोश है। आपसे निवेदन है कि इस योजना को राशि आबंटित कर काम को तेज कराएं। दानापुर मण्डल के अन्तर्गत, हथिदइ से पूरब मरौली गांव के निकट, बाढ़ रेलवे स्टेशन से सटे पूरब बुढ़वीचक गांव के निकट अथमलगोला, बाढ़ रेलवे स्टेशन के निकट अटिजन ग्राम के निकट आम जनता की सुविधा के लिए नया रेल गुमटी खुलवाया जाए।

मुझे उम्मीद है कि लालू जी इन बातों पर ध्यान देंगे ताकि इस इलाके की जनभावना का आदर हो।

श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट की तारीफ करूंगा और उसका समर्थन करूंगा। कुछ सुझाव भी मुझे देने हैं और कुछ बातों पर तारीफ के बजाय नुक्ताचीनी भी करनी है। रेल बजट को पूरे देश ने सराहा है, बल्कि मुझसे तो कुछ लोग ऐसे भी मिले जिन्होंने कहा कि क्या ये वही लालू हैं जो 15 साल बिहार में रहे! मैंने कहा कि हाँ, ये वही लालू हैं जो आज रेल को नफे में चला रहे हैं और कुल मिलाकर भारतीय रेल ठीक-ठाक चल रही है।

सभापति जी, उत्तर प्रदेश जैसे बड़े राज्य के सांसदों से लेकर जनता तक में किसी प्रकार की क्षेत्रीय भावना नहीं है। अगर उत्तर प्रदेश के लोग दीगर प्रदेशों की तरह अपने प्रदेश के हित में ज्यादा शोर हंगामा नहीं करते तो इसका मतलब यह नहीं है कि उसको नज़रंदाज़ कर दिया जाए। इस बजट में उत्तर प्रदेश को बड़ी हद तक नज़रंदाज़ किया गया है और मेरी शिकायत को माननीय राठवा जी नोट कर लें। कई सालों से ऐसा हो रहा है कि जितनी ट्रेनें गोरखपुर, बनारस या लखनऊ में खत्म होती थीं, उनमें से ज्यादातर को बढ़ाकर बिहार तक कर दिया गया है। सभापति महोदय, आप भी बिहार के हैं। मुझे माफ करें, बिहार में ट्रेन की छत पहले भरती है और बाद में लोग अंदर जाते हैं। जो ट्रेन बिहार से गुज़रती है या चलती है, उसका दो घंटे लेट होना बिल्कुल आम बात है। ज्यादातर ट्रेनों को आप बिहार तक एक्सटैन्ड करते जा रहे हैं। कहीं पूरा देश ही लेट न हो जाए। बिहार से गुज़रने वाली ट्रेनों की तरह आप पूरे देश को लेट करने की कोशिश न करें। ...(व्यवधान)

श्री विजय कृण (बाढ़) : आप अपनी बात कहिये, बिहार को अपमानित न करें।

श्री इलियास आज़मी : मैं तो अपनी बात कह रहा हूं।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य टोकाटाकी न करें। आज़मी जी, आप चेयर को संबोधित करें।

श्री इलियास आज़मी : सभापति महोदय, पहली बार हमारी रेल नफ़े में आई है। उसमें काफी हद तक सुधार हुआ है। दुर्घटनाओं की तादाद में कमी हुई है। रेल मंत्री तो बिहार के ही हैं। मैं तो उनकी तारीफ कर रहा हूं, मैं बिहार की शिकायत नहीं कर रहा हूं। सभापति जी भी बिहार से बैठे हैं। आपके सामने क्या मेरी हिम्मत है कि मैं बिहार की शिकायत करूं? लेकिन बिहार के ज़रिये पूरे देश की ट्रेनों को लेट करने की कोशिश मत कीजिए। बहुत हो चुका।

सभापति महोदय, 1997 में जब राम विलास पासवान जी बिहार के रेल मंत्री थे, तो गोला से मोहम्मदी होकर शाहजहांपुर तक नई रेल लाइन डालने के लिए सर्वे हुआ lÉÉ[h17]।

वह सर्वे हो गया, मंत्री जी ने अपने पहले बजट में भी उसका जिक्र किया था कि उसका सर्वे हो चुका है, उसके बाद कई बार मैं उनसे मिला, उन्होंने मेरा पत्र अपने स्टाफ को दिया कि इसे योजना आयोग को भेज दो, लेकिन इस बार उसका कोई जिक्र नहीं हुआ है। पता नहीं योजना आयोग के पास वह पत्र गया है या नहीं। वह 67 किलोमीटर लम्बी लाइन है और 138 करोड़ रुपया सर्वे में लागत का अनुमान है। वहां बहुत घनी आबादी है। उस रेल को नफे में चलाने के लिए बनाना बहुत जरूरी है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि उसे जरूर देखें कि वह योजना आयोग में गया है या नहीं। कहीं उसे रेल ि वभाग के किसी गोदाम में दीमक तो नहीं खा रही है। उस पर पैसा खर्च हुआ है। उसे जल्दी कर दें। पहले बजट में माननीय लालू जी ने लखनऊ से रेलवे लाइन मीटरगेज सीतापुर, लखिमपुर, पीलीभीत होते हुए बरेली तक, वह महत्वपूर्ण है। बहुत घनी आबादी से गुजरती है। उसके अमान परिवर्तन की बात पहले रेल बजट में लालू जी ने कही थी, लेकिन उसके बाद उस पर कुछ नहीं हुआ। न पिछले बजट में कोई जिक्र हुआ, न इस बार कोई जिक्र हुआ है। सबसे ज्यादा अमान परिवर्तन का काम है तो उस लाइन का है और उस सप्लिमेंटरी बजट में लाकर उस आमान परिवर्तन को कराइए।

मेरी एक छोटी सी मांग और है, श्री राठवा जी इसे नोट कर लें कि आपने शाहबाद स्टेशन पर एक दो ट्रेनों का स्टोपेज दिया है। अब वहां कम्प्यूटर आरक्षण की जरूरत है। उसके बिना आपका बिजनेस भी सफर कर रहा है और जनता को बहुत तकलीफ हो रही है। अविलम्ब वहां पर एक कम्प्यूटर आरक्षण केंद्र बनवा दें। श्रमजीवी एक्सप्रेस दिल्ली से पटना जाती है। सुपर फास्ट ट्रेन है, लेकिन उसके बावजूद रास्ते के हर डिस्टिक हैडक्वार्टर में रुकती है। शाहजहांपुर में भी रुकती है, बीच में हरदोई में नहीं रुकती है। शाहजहांपुर से लखनऊ की दूरी बहुत ज्यादा है और बीच में हरदोई-शाहजहांपुर से बहुत बड़ा जिला है। शाहजहांपुर से एक सांसद आता है और हरदोई से तीन सांसद आते हैं, लेकिन वहां पर श्रमजीवी ट्रेन नहीं रुकती है और हरदोई की बहुत ज्यादा रिश्तेदारियां बिहार में पटना की तरफ हैं। वहां जब भी मैं वहां जाता हूं तो लोग डिमांड करते हैं कि श्रमजीवी ट्रेन का हरदोई में दो मिनट का स्टोपेज करवा दें। यह बहुत जरूरी है। दूसरे शाहजहांपुर में हमारे रेल राज्य मंत्री ने रेलवे स्टेशन में एक अच्छा वीआईपी रूम का उद्घाटन किया है। तीन सांसद हरदोई से आते हैं तो हरदोई रेलवे स्टेशन पर भी वैसे ही एक वीआईपी रूम बनवा दिया जाए। बहुत से सीनियर लोग आते हैं, बड़ा जिला है, वहां बैठने के लिए कोई कायदे की जगह नहीं है। एक वीआईपी रूम हरदोई में बन जाए तो बहुत अच्छा होगा। हरदोई में श्रमजीवी ट्रेन के स्टोपेज की बात मैंने पहले ही कह दी है। बहुत दिन से मांग है कि गोदान एक्सप्रेस रेल मंत्री के क्षेत्र छपरा से चलती है, जो आजमगढ़ अमान परि वर्तन के बाद मुम्बई जाती है। शायद पूरे भारत में सबसे ज्यादा नफे वाली ट्रेन है, तो यह ट्रेन है, नम्बर एक पर नहीं तो नम्बर दो-तीन पर सबसे अधिक नफे वाली ट्रेन होगी। बहुत दिन से डिमांड है कि बहुत लम्बी दूरी की ट्रेन है, उसमें पैंटरीकार लगाई जाए। मैंने लिख कर रेल मंत्री जी को दिया था, रेल मंत्री जी ने अपने स्टाफ को आदेश भी दिया था कि वह बहुत जरूरी है। इसे लगवा दो। अब तक उसका कोई पता नहीं है। मैंने बाद में लालू जी के स्टाफ से पूछा, जिनको लालू जी ने कहा था, तो उन्होंने कहा कि पैंटरी कारों की कमी है। सौ पैंटरीकारें बन रही हैं, जब बन जाएंगी तो लग जाएंगी[i18]।[i19] लेकिन पता नहीं कि वह लगेगी भी कि नहीं। वह लैटर कहां गया, कहां नहीं गया, कोई पता नहीं। श्री लालू प्रसाद जी और दोनों रेल राज्य मंत्री पूरी मेहनत करके रेल को सही ढर्रे पर लाए हैं, लेकिन किसी मंत्री का जो स्टाफ होता है, अगर वह ढीला-ढाला रहे, तो मंत्री की मेहनत बेकार हो जाती है। मंत्री जी के पास पूरे देश से रेल संबंधी अनेक समस्याओं के सैकड़ों लैटर प्रति दिन आते हैं, लेकिन किस लैटर की कंपलायंस हुई और किस की नहीं, यह मंत्री जी को ध्यान नहीं रहता है, यह सब मंत्री के स्टाफ पर निर्भर करता है। यदि स्टाफ चुस्त-दुरुस्त हो, तो कंपलायंस होती है और काम होते हैं और यदि वह ढीला हो, तो कंपलायंस

नहीं होती है। मैं इसलिए यह बात कह रहा हूं क्योंकि मैंने मंत्री जी से कई आदेश कराए, मगर स्टाफ के ढीलेपन के कारण उन पर अभी तक कोई अमल नहीं हुआ। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप कनक्लूड कीजिए।

श्री इलियास आज़मी : सभापति जी, मैं कभी भी दिए हुए टाइम से ज्यादा समय नहीं लेता। मैं एक बार फिर रेल बजट की तारीफ करते हुए और उसका पूरी तरह से समर्थन करते हुए, अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री मुन्शी राम (बिजनौर) : महोदय मैं, राट्रीय लोक दल जिसके नेता चौधरी अजित सिंह साहब हैं, की ओर से रेल बजट 2006-2007 क्रा समर्थन करता हूँ । इसमें दो राय नहीं है कि आपसे पूर्व जो भी रेल बजट प्रस्तुत हुए हैं उसमें माल भाड़ा एवं सवारी किराये में कुछ ना कुछ वृद्धि की गयी । जबसे माननीय मंत्री जी आप इस विभाग के मंत्री बने हैं, तभी से देश के मध्यम एवं गरीब वर्ग की जनता को भाड़े की बढ़ोत्तरी से निजात मिली है । आपके द्वारा नई रेलगाड़ियाँ भी चलायी गयी है तथा कुछ गाड़ियों का विस्तार एवं गाड़ियों के फेरों में भी वृद्धि की गयी है, जोकि सराहनीय कदम है ।

परन्तु खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि उत्तर भारत का अंग पश्चिमी उत्तर प्रदेश (मुरादाबाद मण्डल) इन सभी सुविधाओं से अछूता रहा है । इस क्षेत्र की जनता भी इसी देश के नागरिक हैं, उन्हें भी भारत में प्राप्त होने वाली सभी सुविधाएं प्राप्त होनी चाहिए । इस क्षेत्र की जनता को (नजीबाबाद, नगीना, धामपुर, मुरादाबाद) भारत के दक्षिण एवं पश्चिम भाग को रेल के द्वारा सीधा नहीं जोड़ा गया जिसका लाभ संपूर्ण उत्तरांचल को भी होगा । मेरे द्वारा इस क्षेत्र के मुख्यालय बिजनौर से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ के लिए एक अतिरिक्त ट्रेन एवं नजीबाबाद जंक्शन से मुरादाबाद होते हुए दिल्ली के लिए, हरिद्वार से विशाखापटनम वाया-मुरादाबाद, हरिद्वार से मैसूर वाया-मुरादाबाद, हरिद्वार से बंगलौर वाया-मुरादाबाद, हरिद्वार से तिरूपति/चेन्नई, हरिद्वार से गोवा/वास्कोडिगामा वाया-मुरादाबाद, चण्डीगढ़ से जगन्नाथपुरी वाया-मुरादाबाद आदि ट्रेनें चलाये जाने की मांग की जा रही है जिस पर आपके द्वारा कोई ध्यान नहीं दिया गया । इसके अतिरिक्त, सहारनपुर से बरेली के मध्य डी.एम.यू. रेल सेवा इस क्षेत्र में भी प्रारंभ की जाये जिससे मजदूर, गरीब, किसान, यात्रियों को अतिरिक्त रेल की सेवा प्राप्त हो सके । मैं कई पत्रों के माध्यम से एवं धारा-377 के अंतर्गत निम्न मांगों की मांग कर चुका हूँ जिस पर भी आपके द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गयी ।

नेशनल हाइवे-74 जोकि उत्तरांचल की राजधानी देहरादून एवं उच्च् न्यायालय मुख्यालय नैनीताल को जोड़ता है जिस पर हमेशा वी.आई.पी. वाहनों का आवागमन बना रहता है । नगीना एवं नजीबाबाद रेलवे स्टेशन के समीप पड़ने वाले क्रॉसिंग पर फ्लाई ओवर बनाये जाने की आवश्यकता है ।

जम्मूतवी-हावड़ा मेन लाइन के मौजमपुर जंक्शन से पूर्व मौजमपुर गजरौला लाइन पर डाइवर्जन के निर्माण की मांग मेरे गृह नगर एवं जनपद बिजनौर की तहसील मुख्यालय नगीना जोकि हैन्डी क्राफ्ट के लघु उद्योग के माध्यम से प्रतिवर्ा कई सौ करोड़ रुपये विदेशी मुद्रा अर्जित करता है । इस रेलवे स्टेशन पर

* The speech was laid on the Table.

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण अतिशीघ्र खोला जाना एवं दिन के समय दो जोड़ी एक्सप्रेस ट्रेन नं. जनसेवा एक्सप्रेस (5209, 5210) हरिद्वार इलाहाबाद एक्सप्रेस (4315, 4316) का ठहराव किया जाना अत्यंत आवश्यक है । जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जनता की भावनाओं एवं आवश्यकताओं को मद्देनजर रखते हुए उपरोक्त मांगों को पूरा करेंगे । पुनः मैं आपके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ ।

श्री हंसराज जी. अहीर (चन्द्रपुर) : माननीय सभापति जी, सरकार द्वारा 2006-07 र्वा के लिए संसद में प्रस्तुत बजट का अनुनमोदन करता हूं। मैं मानता हूं संपर्क सुविधा में रेलवे सबसे बड़ा नेटवर्क है। रेलवे परिचालन से निश्चित ही कुछ पिछड़े क्षेत्रों में उद्योग व्यापार खनन द्वारा विकास संभव हुआ है, लेकिन अभी भी अधिकांश पिछड़े क्षेत्रों, जहां आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र खनिज संपदा से परिपूर्ण होते हुए भी वहां आवाजाही हेतु रेल सुविधा हम उपलब्ध नहीं कर पाये जो कि रेल मंत्रालय की नीति व आदर्श प्रणाली है। इस बजट में इस पर विचार नहीं हुआ। विशेाकर महाराट्र, विदर्भ जैसे राज्य - विभागों में इस बजट में समानता की दृटि से विकास हेतु प्रावधान अथवा राशि उपलब्ध नहीं कराया जाना, राट्रीय रेल द्वारा सीमित राज्यों को अधिक राशि या नई ट्रेनें देकर व नए प्रोजेक्ट देकर राट्रीय दृटिकोण नहीं रखा गया है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आने वाले गडचिरोली जिले में रेल सुविधा अभी तक प्राप्त नहीं हुई है। इस आदिवासी बाहुल्य नक्सल प्रभावित खनिज संपदा से भरे जिले को वडसा रेलवे स्टेशन से आगे गडचिरोली जिला केन्द्र तक 49 कि.मी. रेल बिछाने हेतु सर्वे हुआ और इसके लिऐ करीब 77 करोड़ लागत अनुमानित है। कई बार मंत्री जी से पत्राचार हुआ, रेल बजट में बार-बार मांग करने पर भी इस बार बजट में प्रावधान नहीं किया गया, यह दुर्भाग्य है। इस रेल मार्ग हेतु मान्यता दें तथा राशि के लिए प्रावधान करें। उसी तरह गडचिरोली जिले में लोह अयस्क का प्रचुर भंडार है। इससे सटकर बेलाडिल लोह अयस्क की माईन है। सुरजागढ़ पहाड़ियों से आगे बल्लारशहा (सेन्ट्रल रेल) तक रेल लाइन बिछाने से इस क्षेत्र में विकास होगा, खनन संपदा का लाभ राट्र निर्माण में होगा, गुडस मिलेगा यह आदिवासी व नक्सल प्रभावित क्षेत्र के गरीब ग्रामीण जनता को रेल सुविधा होगी। महोदय, इस मार्ग पर रेल पटरी बिछाने हेतु आवश्यक पहल करें, बजट में प्रावधान करें।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता की कई र्वाों की मांग रही कि महाराट्र की राजधानी मुंबई के लिए बल्लारशहा या काजीपेठ से होकर मुंबई के लिए नई रेल चलाएं, इसकी मैं मांग करता हूं। चंद्रपुर रेलवे स्टेशन पर राजधानी गाड़ियों के साथ एपी एक्सप्रैस, तमिलनाडु व केरल एक्सप्रैस गाड़ियां चंद्रपुर स्टेशन से नागपुर शटल ट्रेन चलाएं तथा बल्लारशहा से धुग्गस गाड़ी चलती थी, जिसे पुनः चलाने की मांग है, बल्लारशहा से गडचांदूर तक पटरी बिछाई हुई है जिस पर सिर्फ गुडस गाड़ियां चलती हैं, वहां प्रवासी पैसेन्जर गाड़ी नये सिरे से चलाने हेतु प्रावधान करें। यह क्षेत्र औद्योगिक व जनजातीय बाहुल्य है।

* The speech was laid on the Table.

वरोरा व भांदक स्टेशनों पर और कुछ गाड़ियों का स्टापेज देने की, इन दोनों स्टेशनों देने की तथा इन दोनों स्टेशनों का विकास व सुविधा बढ़ाने की तथा संगणकीय आरक्षण केन्द्र (पीआरसी) देने की मांग करता हूं।

महोदय, नागपुर से आगे वर्धा-चंद्रपुर से काजिपेठ तक तीसरी रेल लाईन बिछाने की जरूरत है। नई गाड़ियों की मांग करने पर विद्यमान लाइनों पर ज्यादा ट्रैफिक होना कारण बताया जाता है और चंद्रपुर-बल्लारशहा-नागपुर शटल ट्रेन चलाने की मांग पर यही जवाब आता है। साथ में बल्लारशहा-वर्धा पैसेन्जर गाड़ी के डिब्बे बढ़ाकर इस गाड़ी को वर्धा से आगे भूसावल तक चलाएं।

महोदय, पिछले कुछ र्वा पूर्व गोंदिया चांदाफोर्ट आमान परिवर्तन किया गया। इस मार्ग पर दो-तीन गाड़ियां चलती हैं। करोड़ों रुपए की राशि, लागत लगाने पर इस रेल मार्ग पर और नई गाड़ियां चलाने की जरूरत है। जनता की मांग है सप्ताह में एक दिन चलने वाली यशवंतपुर-बिलासपुर रेल को हर दिन चलाने के साथ इस गाड़ी को हावड़ा तक चलाएं तथा इस बजट में घोाित की गई यशवंतपुर टाटा नगर गाड़ी चांदाफोर्ट मार्ग से चलकर आगे हावड़ा तक चलाएं। गोंदिया-चांदाफोर्ट गाड़ी बल्लारशहा स्टेशन तक चलाने की मांग करता हूं तथा चांदा फोर्ट जिला केन्द्र का स्टेशन होने से यहां पर कम्प्यूटर रिज वेंशन सेंटर देने की कृपा करें।

दक्षिण-मध्य लाइन पर चलने वाली भाग्यनगर फास्ट पैसेन्जर गाड़ी कागज नगर से आगे बल्लारशहा तक चलाने की मांग के साथ फिलहाल सिंगरेनी गाड़ी को बल्लारशहा से आगे चांदाफोर्ट तक चलाने तथा बल्लारशहा से चांदा फोर्ट तक रेल बस चलाने की मांग करता हूं।

महोदय, गोंदिया चांदाफोर्ट रेल लाइन पर विद्युतीकरण करने की मांग के साथ इसी लाइन पर नागमिड स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र देने की कृपा करें।

महोदय, पिछले र्वा रेल में प्रवासियों के साथ मारपीट व महिलाओं पर अत्याचार, बलात्कार के मामले सामने आए हैं। अपर्याप्त पुलिस व सुरक्षाकर्मी होने से यह हादसे बड़े पैमाने पर हो रहे हैं। आपने सुरक्षाकर्मी बढ़ाने की बजट में बात कही है, इसके अलावा रेलवे के डिब्बे में निगरानी रखने हेतु विशेाकर महिलाओं की आबरू बचाने तथा खून खराबा रोकने हेतु क्लाज सर्किट कैमरे की सभी गाड़ियों में व्यवस्था करने की मांग करता हूं। र्वा 1960-61 में महाराट्र रेलवे पटरी की कुल लंबाई 4615 कि.मी. थी। इसके 45 साल बाद यानि 2005 तक केवल 441 कि.मी. की रेलवे पटरी का इजाफा हुआ। यह देखते हुए महाराट्र तथा विदर्भ की रेल सर्वेक्षित रेल योजनाओं का निर्माण करने के लिए लागत परिव्यय तथा नए मार्गों पर पटरी बिछाने को प्राथमिकता दें।

इस रेल बजट में महाराट्र पर हुआ अन्याय दूर करने के साथ मेरे निर्वाचन क्षेत्र की मांगों पर आप सहानुभूति से ि वचार करें।

महोदय, सांसदों द्वारा दिए गए पत्रों पर आरक्षण हेतु डी.आर.एम. कार्यालयों की प्राथमिकता पर विचार नहीं होता है और विचार में नहीं लिया जाता है, इसमें सुधार करने की जरूरत है।

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (BHATINDA): I thank you, Sir, for the opportunity given to me to participate in the debate on Railway Budget 2005-2006. On 24th Feb., the Railway Budget was presented in the House by the Hon'ble Railway Minister. Couplets were recited by him and he earned a lot of applause. It was made out as if this was a remarkable Budget and various new facilities had been granted by the Hon'ble Minister. But a minute study

of the Budget revealed the truth. In a magic show, the magician pulls out various articles from his bag by using tricks and sleight-of-hand. The Spectators are regaled and they applaud him. But, when they return home, their hands are empty. The magician keeps everything worthwhile with himself and the spectators come to know about this only after the magic show has ended. This Railway Budget is like such a magic show. Like the previous Budget, it is full of empty promises.

Shall I thank the Hon'ble Minister for ignoring Punjab altogether? It seems as if he has blackened the Railway map of Punjab by his sheer neglect of the needs of the State. Nothing new has been given to Punjab in this Budget. It has been announced that a survey will be conducted for linking Rama Mor and Talwandi Sabo. I thank the Hon'ble Minister for this announcement, but several such projects have not seen the light of the day. Due to paucity of time, I will not be able to list all such instances. I think, one instance will be sufficient to prove my point. Prior to independence, a proposal to link Qadian, Hargobindpur and Beas by Railway had been (Original speech in Punjabi) approved. But, the cataclysmic events of partition resulted in the shelving of this proposal. However, even fifty eight years after Independence, this project is yet to see the light of the day. The Budget has also done nothing to salvage the situation.

---

* English Translation of the speech originally delivered in Punjabi.

Tall claims have been made in this Budget. An announcement has been made that 500 new railway over-bridges will be constructed. But, what happened to those ROBs that were announced in last year's Budget? It seems as if the Hon'ble Minister is interested only in making new announcements. He has conveniently forgotten his earlier promises. He has misguided the people and kept them under illusion. Projects regarding several such ROBs were announced with much fanfare but they never saw the light of the day. The Mansa railway over-bridge project is one such instance. This is a long-pending demand of the people of the area. The railway crossing near Mansa town causes traffic-jam for several hours daily. It leads to chaos. The proposal to build an ROB there was accepted only after several people lost their lives. But, work on this project is yet to start. More than 140 people have been killed at this railway crossing. On 17th Feb., a young man was run over by a speeding train at this crossing. He was the only son of his parents. In a state of shock, his mother committed suicide by jumping from the third floor. The father died due to heart attack.

Thus, the entire family was wiped out. The entire town is observing a bandh for the last one week as a mark of protest. People are on a hunger strike. But, the Government appears unfazed. If the State Government turns a deaf ear to the appeals of the people and if it remains unmoved to the plight of the people, is it not the duty of the Railway Ministry to do something in this matter?

Or will it remain a mute spectator? Parliament has the authority to frame laws and to amend laws. The Railway Ministry should take an initiative and complete such railway over bridges on priority basis. People, who elect us and send us to Parliament, are dying. We must look after their lives and needs.

MR. CHAIRMAN : Shrimati Paramjit Kaur, please conclude. Your speech will not go on record. Nothing will go on record.

*(Interruptions)** ...

* Not Recorded.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : There are hundreds of railway over bridges that are unsafe now. They have out-lived their time. The Budget is silent about such over bridges. I will give one instance of such a bridge that was constructed before Independence. It was constructed on river Sutlej near Giddarwindi & Makhu. It falls in the Ferozepur Railway Division. Trains, Cars, Buses and pedestrians – all use this bridge. This bridge is closed for traffic from 6 p.m. to 7 a.m. The bridge is not wide enough. Only one-way traffic is allowed during a particular time, and the traffic from the other side has to wait endlessly. Many severely ill patients have died here due to this endless wait. This bridge is in a dilapidated condition and it may lead to a serious accident. Hence, construction of an over bridge here is the need of the hour.

In the Budget, 55 new trains have been announced. But, 15 of them will benefit only Bihar. 37 trains have been further extended. 12 trains will ply on various days and the route of 2 trains have been changed. A close study of the Budget reveals which side of the bread is buttered. It seems as if all facilities have been provided to chosen few States whereas step-motherly treatment has been meted out to Punjab. Only one express train, one D.M.U. and a 'Garib Rath' train is railway's gift to Punjab. Sachkhand Express will run on all seven days now. Thank you, Hon'ble Minister for the peanuts that you have given us.

Time and again, I have written to the Hon'ble Minister regarding the need to start a Ferozepur – Bathinda – Jakhar – Delhi Shatabdi Express at the earliest. The people of the region have to undergo great hardship in the absence of such a train. But, the Hon'ble Minister has chosen to ignore the earnest demand of the people. There is no direct train that links Bathinda to Jammu via Bhukho, Rampur, Barnala, Dhuri, Ludhiana and Jalandhar. Malerkotla also falls on this route. It houses the famous shrine of Pir Baba Hyder Sheikh. Ludhiana is a major industrial city and the hub of medical facilities. Jalandhar is known for sports equipments and is the centre of various educational institutions. One can visit the Vaishno Devi Shrine only via Jammu. However, due to the non-availability of a direct train, the passengers have to undertake arduous and expensive bus journey. If a direct train is introduced on this route, the people of the area will gain out of it and the Railways will earn much needed revenue.

The Jammu Tawi Express has a halt of ten to eleven hours at Ferozepur Railway Station. If this train is extended to Bhatinda, pilgrims visiting the Vaishno Devi Shrine will benefit. Residents of Sunam, Sangrur and Dhuri want that the Jakhar – Delhi – Jakhar passenger train should be extended to Dhuri. It should ply as Dhuri – Jakhar – Delhi – Jakhar – Dhuri passenger train, so that the passengers can reach Jakhar in the early morning and board the 4.15 a.m. train from Jakhar. This is the only train to Delhi available to passengers early in the morning and they can board the train in the evening on its return journey.

Sir, it is the long-pending demand of the people of Punjab that Chandigarh should be directly linked to Jammu and Kashmir. In the absence of this direct link, people have to first travel to Ambala or Ludhiana. Only then they can go to J&K. Sir, the people of Punjab want a train that links all the five major religious places of Sikhs – Amritsar, Anandpur Sahib, Damdama Sahib, Patna Sahib and Hazur Sahib. This will help Sikh pilgrims. Keeping this demand in view, the Railway Ministry had agreed to introduce a train named Parikrama Express in 1999. However, no steps have been taken to this effect till now. No announcement was made in the previous Budget. This Budget has also done injustice to Punjab, specially the Sikhs. 'Freight Corridor' will end at Ludhiana. It should be extended to Amritsar so that people can transport their goods to the export centres easily. This project should be completed at the earliest. Chandigarh – Morinda Railway line has been completed. But, it will help the people only if it is extended to Ludhiana. Electrification of this line should be carried out at the earliest. The work on this project should be expedited. The people of Ferozepur, Amritsar and Tarn Taran are facing a lot of hardships, as there is no railway link between Ferozepur Cantt. and Tarn Taran. In February, 2002, the Railway officials had undertaken a survey. As per its report, the Mahalam – Patti Railway link will cost the Railways Rs.121.60 crores. I do not know why the Hon'ble Minister has expressed his inability to accept this proposal.

Sir, Amritsar, the holy city attracts people belonging to all faiths who visit this city. Lakhs of pilgrims from Rajasthan, Haryana, Bhatinda and Ferozepur visit this city to pay obeisance at holy Shrines. They have to travel by buses via Jalandhar. It is an expensive journey and takes a lot of time. Bhatinda – Ferozepur – Amritsar Railway link will solve their problems. Adequate funds should be released for completing the Abohar – Fazilka Railway line at the earliest. The Inter-City Express that runs from Ganganagar, is in a very bad condition. The condition of the train should be improved and two additional AC Chair Car Coaches should be added. AC Chair Car facility should be provided in the Janata Express that runs from Mumbai to Ferozepur.

Sir, women have been totally neglected in the Budget. Exclusive coaches for ladies should be introduced in all trains. Women Police should be recruited and deployed in all trains to protect the lives and dignity of women passengers. Hon'ble Railway Minister has introduced a special train from Patna to Pune to cater to the needs of students from Bihar who study in Pune.

However, the students of Punjab have been totally ignored. Shri Lalu may notice that a lot of students and labourers from Bihar travel to Punjab also.

MR. CHAIRMAN : Shri Madhusudan Reddy may please speak now.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : In the Budget, Shri Lalu has promised to provide employment to the unemployed. It is a welcome gesture. However, what about the backlog of SC/ST posts? When will this backlog be filled? Tall promises have been made in the Budget. However, one feels, like the promises made in the previous Budget, these promises too will not see the light of the day.

MR. CHAIRMAN : Shrimati Kaur, you can lay rest of your speech on the Table of the House.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : The need of the hour is to invest heavily in improving the safety related infrastructure so that accidents are avoided. But, nothing has been done in this matter. Cleanliness and hygiene are a casualty at platforms and in the trains. The hygiene and sanitation must be improved. Trains should run on time. Cancellation of tickets should be hassle-free. A special drive may be undertaken to stern the menace of theft and dacoity in trains.

MR. CHAIRMAN : Except Shri Reddy's speech, nothing will go on record.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : We, the Members of Shiromani Akali Dal, want the Hon'ble Railway Minister to put an end to the neglect of Punjab and its just demands. We feel sad at being ignored in successive Railway Budgets. Our just demands should be accepted. Otherwise, the people of Punjab will lose faith in the Railways and its Budget.

MR. CHAIRMAN : Shri Bikram Keshari Deo would like to lay his speech on the Table of the House. He is permitted to do so.

… (*Interruptions*)

SHRI MADHUSUDAN REDDY (ADILABAD): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget 2006-07. I speak on behalf of Telengana Rashtra Samiti. Telengana is part of the State of Andhra Pradesh. I support this Budget presented by Shri Lalu Prasad. I compliment the Railway Ministry for the realistic, pragmatic and populist Budget presented under the dynamic stewardship of Shri Lalu Prasad, Shri R. Velu and Shri N. Rathwa. You are well aware that my region, Telengana, was previously part of Hyderabad State. It was liberated in the year 1948 though India gained Independence in the year 1947. At that time Hyderabad State comprised of three regions, namely Marathi-speaking regions of Marathwada, Kanada-speaking regions of Karnataka and Telugu-speaking regions of Telengana. Under the States Reorganisation Act of 1956, these three regions were segregated and were given to three different States. Accordingly, Telengana was given to Andhra Pradesh. While carving out these States, it was promised by the then leaders that justice, equity, equality and all-round development in all spheres of life would be meted out to this region by the Government of India by giving a special package. With that promise, we hoped that the Railway Budget which is presented year after year would give an economic boon to this region by giving more railway projects and that we would be able to compete with other regions of the country[r20].

Sir, I compliment the hon. Railway Minister for showering favour and love to Telengana region. During this Budget period of 2006-07, the Railway Ministry was kind enough to sanction a new railway line comprising 170 kilometres in the much backward and neglected Telengana region starting from Manoharabad to Kothappalli via Sidhipet, Gajwel and Sirsila and all backward places of this Telengana area. A budgetary allocation of Rs.4 crore initially was also given to start the work of the railway. This is the first project that we have got after this stage. We are really thankful to the Railway Ministry. When we compare the other lines under

Metre-gauge, which were laid during the period of Nizam, that is, about 50-60 years back, they are still to be run under Metre-gauge without a proper conversion.

To cite an example, I will quote a line. Adilabad to Mudkhed line was commissioned 70 years back. Now, it was proposed to be converted into a Broad- gauge line and the work for this line commenced about 7 years back with an estimated cost of Rs.130 crore. But till this day, only Rs.50-60 crore was spent. This year, a mere allocation of Rs. 30 crore has been given, though two new trains have been promised by the hon. Railway Minister on conversion of the gauge, from Metre-gauge to Broad-gauge. So, it is again a question mark when this promise would materialise. It will not materialise unless the Metre-Gauge is converted into Broad-gauge and the line is fit and perfect for running a passenger train. I think, it will take another 5-10 years for the completion of this conversion.

My submission is that Adilabad belt is an industrially fast developing area where there is abundant cotton crop. The cotton bales are being exported from Adilabad because of non-availability of proper railway and loading facility. They are going through trucks and lorries, thereby the Railways losing a lot of revenue in that area. There are about 10 cement factories. Western coalfields and Singareni coalmines are located in that area. A lot of mineral wealth is available; limestone is available. But unfortunately, when everything is at a threshold, we are not utilising them to the proper perspective. The loss of revenue is failing to generate income on account of non-application of its policy in the tribal areas and in the most backward areas.

My humble request to the Railway Minister is that a new line is suggested on behalf of my Constituency, which would cut short 120 kilometres of distance directly from New Delhi to Hyderabad. If a new line is surveyed, that is, from Armore to Adilabad, Adilabad to Yavatmal, about 110 kilometres of distance from Hyderabad to Delhi will be shortened. I would request that the same may be surveyed during this year and that may be taken note of.

Another important aspect is that in the year 1992, when a new railway track was constructed connecting Adilabad to Pipalkutty, a distance of about 22 kilometres was thrown open to traffic. 1992 में रेल की पटरियां डाली गईं लेकिन आज तक वहां कोई गाड़ी नहीं चली। 13 साल से पटरियां हैं लेकिन उन पर गाड़ी नहीं चली। This is the only place, I think, where there is no train facility. People fight for railway tracks. Here, it is a genuine case because railway track was laid in the year 1992 but no train has run from 1992 to 2006. This is the only place which is of a unique example[mks21].

16.00 hrs.

I would kindly request the hon. Railway Minister to take note of it and see that at least the track, which was laid by spending crores of rupees, is put to use and the people of that area are

benefited by this.

Another important thing is that Kazipet is one of the biggest junctions in my region. All the trains going to South take a diversion from Kazipet. There are so many incoming trains from Hyderabad side routed through Kazipet. Small places like Nanded and Guntur have been made Division and Divisional Headquarters whereas Kazipet, which is earning a revenue of Rs.800 crore every year, is not considered for the creation of a Divisional Headquarters. So, I would request that this proposal for the creation of a new Division at Kazipet may be considered by the Railway Ministry. It will generate more income to the Railways in terms of income because the entire income of Secunderabad Division is actually coming from Ballarshah, Kazipet area, Bhadrachalam, Manuguru and Singareni where limestone deposits are quite abundant. So, it is my request that a new Division with Kazipet as its Headquarters may kindly be created.

With regard to some other trains, which are running from several places, I would submit that they have no halt in my constituency, at Bellampally Railway Station. I have already given a representation to the Railway Ministry. So, at the Bellampally Railway Station of South Central Railway, certain trains are to be stopped. In my representation, I have suggested three trains to be stopped there which are: one, 2967-2968 Chennai-Jaipur Express; two, 2655-2656 Navjeevan Express; and, three, 2707-2708 Trivandrum-New Delhi Express.

One more suggestion I would like to make. It is this. The Members of Parliament from the constituency are never involved when the Budgetary plans are being prepared by the Railway people. So, hereafter, I would request that the Members' views should be taken into consideration by the Railway people. They must be involved in making the plans so that all the grumblings can disappear. Tri-monthly meetings at the Railway Headquarters or at the Divisional Headquarters may be called to review the development programmes of the Railways where there are on-going projects, where new projects are to be created. This may kindly be taken into consideration.

With these words, I conclude. I am very much thankful to you for giving me this opportunity. I am laying the rest of my speech on the Table :

*I represent Telangana Rastra Samithi Party hailing from backward Telangana region in Andhra Pradesh State. Our area, the Hyderabad State, was liberated from the tyranny of Nizam rule in 1948 and became part of independent India along with some other parts now in Maharashtra and Karnataka.

At the time of division of erstwhile Hyderabad State, our province in the year 1956 became part of Andhra Pradesh State. During this merger it was categorically assured and promised that special package of fund would be provided for the all round development of this region in transport, irrigation and in jobs. But, unfortunately, these promises remained on book and successive rulers of Andhra Pradesh flouted them for their convenience. The net and cumulative result of it is that Telangana area remained backward and exploited in all fronts.

…. This part of the speech was laid on the Table.

Sir, for how many years should we bear this exploitation and humility? On behalf of my leader Shri K.C.R. and on behalf of millions of Telanganits, I extend warm felicitations to hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasadji, Shri R. Veluji and his team of colleagues for presenting this pragmatic populist, dynamic and innovative budget 2006-2007 protecting the common man from the burden of hike of fare and freight.

On behalf of the people of Telangana, we salute the Railway Minister for sanctioning new railway line between 'Manoharabad and Kothapalli' and also for providing budgetary funds to a tune of Rs. 4 crore to commence preliminary work over this new line. This line's survey was made 50 years back. But, unfortunately, no tangible steps are taken to start with. By creating this new route the interior Telangana would be open to the world.

Sir, Peddapally, Karimnagar Nizamabad railway line (177 kms.) was sanctioned about 15 years back. Passenger train is introduced from Peddapally to Karimnagar on completion of work over this stretch. The balance work between Karimnagar-Jagtyal, Nizamabad is at snails pace. This year, a meagre amount is proposed. Still an amount of Rs. 340 crore is required for completion.

I would like to request the hon. Railway Minister to kindly double the allocation to this project for its early completion. The old metre-gauge line, Secunderabad to Bodhan (269 Kms.), still requires Rs. 50 crore for conversion of B.G. I would like to request the hon. Minister to look into this. The conversion of M.G. line to B.G. line between Adilabad to Mudkhed is also to be given top priority in view of the area being under the problem of extremist.

I am thankful to the hon. Railway Minister for announcing the introduction of two passenger trains between Adilabad – Nanded Daily, Adilabad – Purna weekly on completion of conversion of gauge work. The people of this region are eagerly awaiting for the commissioning of these trains, so also Vishakhapatnam – Nizamabad Express, Pune, Nanded, Nizambad Passenger Train, Bombay-Nagpur via Nanded, Adilabad Passenger Train.

Another important rail link connecting Western Maharashtra Region with Northern (Vidharb) Region is completely ignored and forgotten. In the year 1992, a new link rail line was constructed from Adilabad to Pimpalkutty which in turn connects the Delhi, Chennai B.G. route, at Manjri (JN) of Central Railway and Wardha – Mumbai line. It is the shortest route for transport of passengers and freight. Adilabad - Pipalkutty – Manjri line is completely agriculture belt and predominant producer of cotton crop. About 50 cotton gunning factories are located in this area. Cotton ginned bales are being transported in lorries to Southern and Western India. Secondly, Western coal fields, Singareni coal fields are in this area. The coal produced from these mines is being transported to various places through lorries / trucks due to non-availability of proper rail linkage on account of gauge conversion process pending for years together.

The other important source of income to railways is also being lost due to the above fact.

Sir, about six cement factories, i.e., L&T Cement, A.C.C. Cement, Manikgodha, Orient Cement factories are located in this Adilabad Pippalkutti, Manjri section.

On account of the snail pace in developing the signalling, track renewal, this line is under-utilised and railways are loosing crores of rupees of income. The urgent need of the hour is to pump additional funds to this line, which was opened to traffic in the year 1992, i.e., more than 13 years back. If this is attended to, revenue of S.C. Railway would be doubled in two years.

It may not be out of place to mention through you, Sir, that the total traffic earning of S.C. Railway for the year 2005-06 (Revised) are Rs. 4932 crore whereas that of Central, Northern Railway are Rs. 4807 crore and Rs. 6380 crore respectively. The expenditure of these divisions are Rs. 3904 core, Rs. 3236 crore and Rs. 5190 crore respectively.

S.C. Railway is expected to have total traffic revenue for the B.E. 2006-2007 to a tune of Rs. 5485 crore, with an operating ratio of 77.4 per cent.

Sir, in conformity with this revenue, I request the Railway Minister to release funds to S.C. Railway in future for generating more income. Kazipet is a place, from where all south bound trains take diversion. It is in the heart of Telangana region. It is now functioning under the jurisdiction of Secunderabad Division. Sir, 50 per cent revenue of Secunderabad Division is from Kazipet area. New divisions such as Nanded, Guntur, Hyderabad earns Rs. 107 crore, Rs. 161 crore and Rs. 80 crore per year, whereas Secunderabad Division earns around Rs. 1700 crore per year. This income is on account of Kazipet Section, where many industries, coal fields, cement factories are situated. In view of these facts, I would like to request the Railway Minister to consider for sanction a new Railway Division at Kazipet under S.C. Railway for better management, administration and increase of revenue. This division would be from Ballarshrah to Kazipet, Bibinagar up to Bhadrachalam covering Western coal fields, Singareni coal fields, cement and lime factories in Nalgonda, Adilabad District. This demand is a longstanding one, genuine and a requirement of this area.

Bellampally is an industrially fast growing city. Mostly, North Indians, Gujratis, Maharashtrian and business people from Rajasthan come to this place on business, and industrial activities. So, it would be in the interest of this area to stop 2967-2968 Chennai-Jaipur Express; 2655-2656 Navjeevan Express; and 2707-2708 Trivandrum-New Delhi Express at Bellampally. I have already submitted many representations along with the representations of all political, business and industrial sector of this area in this regard.

Sir, once again, I would like to congratulate the Railway Minister, Shri Laluji and Shri Veluji for this dynamic and common men's budget. We reiterate our support to the budget proposed for the year 2006-07 of the Railways as submitted before this House.*

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, while taking part in the discussion going on for the Railway Budget 2006-07, I support it Shri Laluji has tried to get their railways back on track, which he has done to a great extent and railways has been running in Blue instead of red as

it was in the previous years, but he would not have been able to do it with the good work started by Shri Nitesh Kumarji doing the NDA government under the leadership of Shri Atal Behari Vajpayee, Now the surpluses stand at about more than 11000 odd crores. So I presume that with these kind of surpluses, he would abide by his first declaration when he became Rail Minister to take Railways to the extremely backward regions of the country where all the natural resources are yet to be exploited for the development of the country, and the deliverance of democratic values could be achieved. Rail as we all know has been the engine of growth for the development of the country to deliver its goods may it be industry, agriculture, functioning of important government machinery like troop movement or relief or food grain movement during the time of a natural unforeseen calamity, it has played a vital role during the super cyclone or the Tsunami tragedy which devasted the coastal India. Railways also has been the cheapest and most environmental friendly mode of transport and I am happy that the Hon'ble Rail Minister has tried to give the railways a face lift, but my opinion is that it is more urban in nature like mordernisation of Stations and privatizing container movement, freight handling in Stations, my fear lie in the fact that such type of privatization may create an unemployment atmosphere, and with heavy privatization jobs may be lost, so the only other alternative would be to utilize the vast surpluses to develop port connectivity and complete on going projects in states which never had proper railway network, like in State of Orissa which I feel that during this budget has got a average fair share, but still on going projects like Lanjigarh Junagarh should have been given more allocation to be completed on time, so that the vast mineral

* The speech was laid on the Table.

reserves could be exploited to its fullest Extent in the District of Kalahandi which is one of the most backward districts of India. Also the agriculture potential could be developed if this project is completed.

Sir, now here are some suggestions which could be considered seriously for the development of my Kalahandi constituency and the state and the KBK region as a whole, as the doubling project in between Titlagarh and Lanjigarh is going on a bridge is being built on river TEL, if the Hon'ble Minister is kind enough as the bridge is going to start I request on public demand of Bolangir and Kalahandi constituency that this bridge should be made a ROAD cum rail bridge as two important trading center of Kesinga and Tltagarh could be connected and TITLGARH being a Junction could cater to the needs of Kalahandi and other KBK Districts as all important connecting Bhubaneswar the state capital run through Titlagarh which is only 9 KMs from Kesinga and River Tel is the only natural barrier. Also the doubling of line to Raipur

should be done from Tilagarh as this will further develop port connectivity with 6 steel plants and two mega Green field aluminum plants and Coal and lime stone mines located in Bihar, Jharkhand and Orissa which is the mineral treasure house of India and Laluji comes from Bihar and has his affinity with Jharkhand and Orrisa and Bengal, so it now becomes his prime responsibility that these states are not neglected by the railways.

Now regarding Lanjigarh-Junagarh (56KM) though sanctioned since longis progressing slowly, as land acquisition between Lanjigarh to Bhawanipatna is completed, earth work and construction of bridges are in progress. Meanwhile construction for four alumina/ aluminum plants are in progress in Kalahandi and Rayagada so the doubling and incomplete projects must be done on times that the industries could utilize the railways.

Narrow gauge and meter gauge line have played their role as per times required but now is the age of Broad Gauge, but I feel that the narrow gauge and meter gauge lines should not be phased out as they could be developed with lesser cost to access inaccessible regions of tourist and eco-tourism interest like the hills of Gharwal and Himachal or the Eastern and Western Ghats Hill destination.

Khanna Commission report on safety of old bridges should be continued and more allocation for replacement should be provided for safety of passengers, another area of concern for the railways is the onboard safety of passenger as incidents of, rape, goonda gardi, loting and dadagiri towards innocent travelers is rampant in section of Bihar, Jharkhand and Orissa and Chattisgarh State, this should be dealth with a firm hand and the communication facilities of RPF should be strengthened by giving the walki talkies and mobile phones and proper mordernised arms and back up police support and railways guidelines should be amended for the safety of passengers. Also the railways which passes through border areas a lot of smuggling of valuable timber and illicit liquor are done, this should be checked specially on the border of Orissa and Chattisgarh for liquor and in between Andhra and Orissa for the forest products which is being wiped out for railways being utilized to carry illicit timber and woods.

The vacant railway land should be utilized for growing Jatropa Bio-Diesel and the railways should have their processing units along the lines, one of the most potential areas being the East Coast Railways and a Aluminum Wagon Factory should be started a Langigarh Road or Kesinga as the Aluminum factories are nearby, also the stainless steel wagon factory may be located somewhere in Sambalpur Division.

Lastly more A/C Retiring Rooms, Non AC Retiring Rooms are required in Sambalpur, Kesinga and Lonjigarh Road Stations as these stations have a future potential.

SHRI AVINASH RAI KHANNA (HOSHIARPUR): Sir, with due respect, I request that a coach may be attached with a going train from Hoshiarpur to Jullundhar for Haridwar and back

The D.M.U. running between Hoshiarpur to Jullundhar may be extended to Amritsar

The D.M.U. running between Jaijon Doaba to Jullundhar may be extended to Amritsar,

With this no economic burden will increase, nor any additional rail line is require. But railway will be benefited.

I am writing to request you for favour providing an additional coach from Jajjon to be linked with from Jalandhar in the interests of people of Doaba region. This has been the long-standing demand of the people of Doaba belt.

You are kindly aware that most of the NRIs from Punjab who has settled in foreign countries are from Doaba region especially form Hoshiapur, Nawashehr, Banga, Anandpur Sahib and the like.

Jajjon which has been one of the important trade centers between India and other neighbours during the pre-partition days is already linked with local DMU trains. The proposed additional coach may reach Jalandhar through these DMU local trains and be further attached to any train coming to Delhi. This would not only be a vital source of revenue generation but would also provide relief to people of the region.

I shall therefore be grateful if an additional coach to be linked to and be extended till Jajjon via Jalandhar and back in order that the long-standing demand of the people of this belt is met.

I am writing to bring to your notice the need for linking a very important rail link between the two holy cities Sri Amritsar Sahib with Sri Anandpur Sahib which has been the long standing demand of the people of Punjab.

* The speech was laid on the Table.

As you are aware, Sri Amritsar and Sri Anandpur Sahib are the holiest cities which draw devotees not only from among Sikh and Punjabi communities but also devotees in general from all over the world. Millions of devotees from India as also millions NRIs invariably travel these two holy cities year after year. Keeping in view the holiness and sanctity of these two cities people of Punjab have had been demanding linking these two holy cities with the rail link.

You will agree that it would not only be a source of heavy revenue generation but would also provide relief to the traaveling people. According to an estimate Sri Amritsar alone draws about 4 million foreign tourists among them are NRI Sikh devotees.

The rail link between these two holy cites could be established by extending the rail link between Sri Amritsar- Jajjon which is already in existence from pre-partition days and by extending it further form Jajjon to Sri Anandpur Sahib via Garhshankar would both be economical and feasible. Jajjon being an important trade center in pre-partition days from where trading took place to Peshawar, Afghanistan, China and Tibet.

I would therefore be grateful that the rail link between the two holy cities be established in the overall interest of the people.

श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी (रीवा) : महोदय, रेल बजट में ठोस भावी योजनाओं का अभाव है। इसमें केवल सब्जबाग दिखाया गया है। वास्तविकता से कोसों दूर है। रेल मंत्री जी ने अपने बजट भााण में बताया कि देश में प्रतिदिन 1,60,00,000 व्यक्ति रेलों में यात्रा करते हैं, जिसमें से 125,00,000 यात्री आम व्यक्ति हैं जो द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं। उन द्वितीय श्रेणी यात्रियों की सुविधा में बढ़ोत्तरी के लिए इस बजट में कोई प्रावधान ही नहीं है। उनके किराया में भी कोइ रियायत नहीं दी गयी है। रेलवे स्टेशनों के सुधार की लम्बी चौड़ी बातों के बावजूद द्वितीय श्रेणी यात्रियों के विश्रामालयों की सुविधाओं और उनके उपयोग में आने वाले शौचालयों की व्यवस्था के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं है। सरकार केवल ए और बी श्रेणी के रेलवे स्टेशनों और उच्च एवं उच्च मध्यम वर्ग के यात्रियों के सुविधाओं पर ध्यान केन्द्रित कर रही हे। उसका आम आदमियों से कोई सरोकार नहीं है।

रेल मंत्री जी साइबर कैफे के बारे में कह रहे थे। यह स्वागत योग्य कदम है। पर मंत्री जी यह भी बतायें कि रेलवे स्टेशनों पर शौचालय बनाने के लिये क्या किया जा रहा है। रेल मंत्री जी ने बताया कि शताब्दियों और राजधानी गाडियों के लिए अत्याधुनिक डिबबे लगाए जायेंगे, जिसमें विश्व स्तर की सभी सुविधायें उपलब्ध रहेंगीं। लेकिन द्वितीय श्रेणी के आरक्षित डिब्बों की सुविधा के लिए बिल्कुल ही ध्यान नहीं दिया गया है। साधारण यात्री और कम दूरी की गाडियों की संख्या कम की जा रही है।

हम सूचना प्रौद्योगिकी और ई गवर्नेस के पक्षधर हैं। लेकिन यह सुविधा अधिक से अधिक लोगों तक पहुचंनी चाहिए। रेल मंत्री जी रेल मुनाफा कमायें पर गरीबों की कीमत पर नहीं । सरकार केवल व्यापार और मुनाफा कमाने वाली एजेंसी नहीं है अपितु लोक कल्याणकारी योजना का संचालन करने वाली दुनिया की सबसे बड़ी लोकतांत्रिक राट्र की सबसे सशक्त एजेंसी है। इसलिए मैं बहुत ही विनम्रता से कहना चाहता हूं कि रेल मुनाफा कमायें पर गरीबों की कीमत पर नहीं। यह

रेल बजट गरीब जनता की आंख में धूल झोंकने वाला है। यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि अनेक परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गयी है।

इस बजट में क्षेत्रीय संतुलन का ध्यान नहीं रखा गया है। मध्य प्रदेश के विन्ध्य क्षेत्र की उपेक्षा की गयी है। ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल विहारी वाजपेयी जी ने 1998 में किया था। इस बजट में उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इसी प्रकार रीवा-मिर्जापुर रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की बात विगत सत्र के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने किया था। लेकिन उसकी ओर भी ध्यान नहीं दिया गया।

* The speech was laid on the Table.

इसी प्रकार रीवा से दिल्ली चलने वाली सुपरफास्ट एक्सप्रेस का टाइम टेबल इतना असंगत है कि इसमें पूरा दूसरा दिन बरबाद हो जाता है। मैंने रेल मंत्री से कई बार इसके समय परिवर्तन के बारे में निवेदन किया लेकिन हर बार मंत्री जी ने केवल आश्वस्त ही किया। मैं माननीय मंत्री से पुनः अनुरोध करता हूं कि रीवा दिल्ली सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाडी के समय सारिणी में परिवर्तन करके इस प्रकार चलाया जाये कि रीवा और दिल्ली 9.30 बजे सुबह तक पहुंच सके। इसी के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान निम्न बातों की ओर आकर्ति करते हुए साग्रह अनुरोध करता हूं कि इस पर वे अवश्य ध्यान देंगे। इसमें कोई बड़ा वित्तीय भार भी नहीं आयेगा।

रीवा से जबलपुर प्रातःकालीन इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये। यह इसलिए आवश्यक है कि जबलपुर में मध्य प्रदेश का उच्च न्यायालय एवं अन्य शासकीय कार्यालय है, जहां रीवा संभाग के लोगों को बड़ी संख्या में आना जाना पड़ता है।

रीवा रेलवे स्टेशन पर दूसरे प्लेटफार्म का निर्माण एवं इसका इसी बजट में प्रावधान।

रीवा-सतना के लिए एक जोड़ी डी.एम.यू गाड़ी चलायी जाये।

रीवा से सतना के मध्य दूसरा ट्रैक का निर्माण किया जाये। रीवा में माल ढुलायी के लिए साइडिंग का निर्माण किया जाये ताकि किसानों के उपभोग हेतु खाद बीज आदि की सप्लाई हो सके।

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। मैं भारतीय जनता पार्टी का भी आभार व्यक्त करना चाहती हूं कि उन्होंने पार्टी की ओर से मुझे बोलने का समय दिया। रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद का ध्यान मैं एनडीए सरकार की ओर आकर्ति करना चाहती हूं। उस समय माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में रोड ट्रांसपोर्ट के सुधार हेतु स्वर्ण चतुर्भुज योजना लायी गयी थी, जिसके तहत भारत को पूर्व से पश्चिम तक, उत्तर से दक्षिण तक एक्सप्रैस हाईवे से जोड़ा गया था। यह एक ऐसी मिसाल कायम की गयी, जिसको देखकर आज भी देश के लोग अपने आप में गौरान्वित महसूस करते हैं। वे कभी सोच भी नहीं सकते थे कि इतना अच्छा काम होगा। एनडीए सरकार में ही रेल यातायात को सुधारने हेतु यह तय किया गया था कि र्वा 2010 तक सम्पूर्ण देश में यूनीगेज लागू हो जायेगा, जिससे सभी जगह अच्छे तरीके से रेल सुविधा उपलब्ध हो जायेगी। साथ-साथ समान ढोने के लिए अलग से पटरी बिछाई जायेगी ताकि माल ढुलाई का काम अलग पटरी पर चले और जल्द से जल्द हम कम कीमत पर सामान ढो सकें।

16.04 hrs. (Dr. Laxminaryan Pandey in the Chair)

अभी रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी सदन में बैठे नहीं हैं लेकिन दोनों रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। अगर लालू प्रसाद जी भी बैठे होते, तो अच्छा होता, लेकिन दोनों रेल राज्य मंत्री मेरी बात उन तक पहुंचायेंगे। रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने 22 हजार करोड़ रुपये की जो लोड ट्रेड कॉरीडोर स्कीम रेल बजट में रखी, वह बहुत अच्छी योजना है। मैं इसका स्वागत करती हूं। लेकिन इस योजना के तहत ईस्टर्न कॉरीडोर और वैस्टर्न कॉरीडोर, दो कॉरीडोर बनाये गए हैं, जिसमें ईस्टर्न कॉरीडोर लुधियाना से सोननगर तक जायÉäMÉÉÒ[r22]। लेकिन जब वह बजट पढ़ रहे थे तभी कम्युनिस्ट पार्टी के लोगों ने उसका कुछ विरोध किया और उस समय तुरंत उन्होंने कह दिया कि सोमनगर से बढ़ाकर कलकत्ता तक ले जाएंगे। लेकिन वेस्टर्न कोरीडोर में जो उन्होंने राजस्थान को भी इन्क्लूड किया, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहती हूं। राजस्थान के इस भाग को इस कोरीडोर में लेने की ज्यादा जरूरत है क्योंकि सर्वे में रेलवे विभाग की ओर से इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि जब हम वेस्टर्न कोरोडोर बना रहे हैं और फ्रैट कोरीडोर की योजना ले रहे हैं तो जहां फ्रेट होगा, वहीं पर रेल विभाग को लाभ मिलेगा। इसलिए मेरा एक सुझाव है कि जब जवाहर लाल नेहरू पोर्ट से यह वेस्टर्न कोरीडोर शुरू हो रहा है और बड़ोदरा तथा बड़ोदरा से अहमदाबाद, अहमदाबाद से जब यह राजस्थान में एंटर होगा, राजस्थान में इसे चाहिए कि राजस्थान में एंटर होने के लिए ढूंगरपुर, ढूंगरपुर से उदयपुर, उदयपुर से चित्तौड़ और चित्तौड़ से भीलभाड़ा होता हुआ जयपुर जाए क्योंकि यह सबसे छोटा रूट है।

दूसरे, मेरा कहना है कि जब हम फ्रेट कोरीडोर की बात कर रहे हैं तो ढूंगरपुर और उदयपुर - ये दोनों ही जिले इस तरह के हैं जहां पर मार्बल की खदानें हैं। वहां से मार्बल एक्सपोर्ट होता है। ऐसी स्थिति में वहां पर मार्बल ढ़ोने के लिए सबसे सुविधाजनक व्यवस्था होगी। चित्तौड़गढ़ जहां पर सीमेंट की फैक्टरीज हैं, जहां का पत्थर पूरे देश में जाता है, इसलिए चित्तौड़ भी उस रूट पर आता है। भीलभाड़ा जहां पर टैक्सटाइल इंडस्ट्रीज हैं, पूरे देश में टैक्सटाइल का बहुत बड़ा काम है, वहां से सभी जगह के लिए टैक्सटाइल एक्सपोर्ट भी होता है। ऐसी स्थिति में यह बहुत जरूरी है कि इस रूट को लिया जाए। वेस्टर्न कोरीडोर के अंदर इस रूट को लिया जाए न कि जो रुट आपने पहले लिया है। इस पर पुन सर्वे होना चाहिए। मैं रेलवे कंसलटेंट कमेटी की मैम्बर होने के नाते रेलवे के हित में सोचते हुए भी मेरा सुझाव है कि इसे इंक्लूड करेंगे तो बहुत अच्छा होगा। आज इस वेस्टर्न कोरीडोर को जिस तरीके से वामपंथियों ने तो दबाव में आकर यह कहा लेकिन मेरा तो यह केवल एक सुझाव है और आप इसे मानेंगे तो यह रेलवेज के हित में होगा।

तीसरे, मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस बारे में भी ध्यान आकर्िात करना चाहूंगी कि जे.पी. आंदोलन के समय वह गरीबों के मसीहा कहलाने वाले थे लेकिन उन्होंने जो बजट पेश किया है, उसे देखकर ऐसा लगता है कि अमीरों के प्रतिनिधि के रूप में उन्होंने इस बजट को रखा है। इसलिए जब वह बात करते हैं कि हम गरीब रथ चलाने जा रहे हैं और वह चार रथ चलाएंगे तो वह कैसा गरीब रथ होगा, यह मेरी समझ में नहीं आया क्योंकि गरीब रथ में उन्होंने थ्री टायर ए.सी. का किराया पच्चीस प्रतिशत कम किया है। लेकिन एक तरफ हमारे देश में 25 से 35 प्रतिशत बीपीएल परिवार रहते हैं, जहां दो वक्त का भोजन लोगों को नहीं मिलता और ऐसे समय में हम थर्ड ए.सी. के अंदर ट्रैवल करने के बारे में सोच भी नहीं सकते और उसमें अगर पच्चीस प्रतिशत की छूट भी मिली तो उससे कोई लाभ नहीं मिलेगा क्योंकि अगर इसका नाम उन्होंने गरीब रथ दिया है तो सामान्य दर्जे का जो टिकट है, उसमें कोई रियायत आप देते और उसका नाम गरीब रथ रखते तो शायद उसके कोई मायने होते। लेकिन केवल एक सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए इसका नाम गरीब रथ रखकर यह मान लिया जाए कि हमने गरीबों के लिए कोई ट्रेन चलाई है तो मैं नहीं समझती हूं कि यह ठीक बात है। बल्कि हमारे देश के लोगों को गुमराह करना है, जनता की भावनाओं के साथ खिलवाड़ किया जा रहा है। इस तरह की सस्ती लोकप्रियता हासिल करके तथा ऐसी गाड़ियों की घोाणा करना केवल थोथी बातें हैं।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात संक्षेप में कहें।

श्रीमती किरण माहेश्वरी : सभापति महोदय, मैं संक्षेप में ही कह रही हूं। पिछले बजट के अंदर भी उन्होंने यह बात कही थी कि हम लोग भारत दर्शन करवाएंगे, आम जनता को भारत दर्शन करवाएंगे। वह भारत दर्शन करवाने वाले और घोाणा में जो उन्होंने कहा कि 6000 रुपये की टिकट होगी और उससे पूरा भारत दर्शन करवाएंगे, उससे लोगों की आशाएं जागृत हुई थीं।लेकिन आज मैं उनसे पूछना चाहती हूं कि वह जो बजट था, उस बजट में भारत दर्शन की बात तो आपने कही थी लेकिन इस बजट में भारत दर्शन के बारे में आपने कुछ जिक्र नहीं किया है और न ही कोई ट्रेन शुरु हुई है। इसलिए इसकी भी व्य वस्था की जाए कि सारे देश के तीर्थ स्थलों को जोड़ने की दृटि से एक ट्रेन चलाई जाए ताकि लोग जा सकें। इसके लिए निश्चित रूप से एक ट्रेन चालू होनी चाहिए जिसके बारे में मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि वह इस बारे में सोचें[R23]।

आपने 55 नई रेलगाड़ियां चलाने की घोाणा की है, लेकिन इनमें से 25 नई ट्रेंस पटना से जुड़ती हैं। रेल मंत्री जी को समस्त भारत को कवर करना चाहिए। मैं उनसे कहना चाहती हूं कि राजस्थान एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और पूरे देश की दस प्रतिशत जमीन वहां पर है। इसके बावजूद भी राजस्थान की उपेक्षा की गई है। आप वहां पर नई ट्रेन चलाने की बात करते हैं, तो देखा जाए राजस्थान में सिर्फ दो नई ट्रेन शुरू की गई हैं। यह एक तरह से ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। राजस्थान की राजधानी जयपुर है और उदयपुर राजस्थान का कश्मीर है। लेकिन वहां पर कोई नई ट्रेन नहीं चलाई गई है और न ही किसी ट्रेन का विस्तार किया गया है। एक नई ट्रेन चलाई गई है, वह भी प्रदेश के भूतपूर्व मुख्य मंत्री श्री अशोक गहलोत के क्षेत्र में चलाई गई है, जो कि कांग्रेस पार्टी के नेता हैं। आपने कहा है कि पुरी-जयपुर एक्सप्रेस जोधपुर तक चलेगी। अहमदाबाद-हरिद्वार और हरिद्वार-कालका-जोधपुर एक्सप्रेस बाड़मेर तक चलेगी। गुवाहाटी-जोधपुर एक्सप्रेस बाड़मेर तक और पुणे-अहमदाबाद अहिंसा एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन जोधपुर तक चलेगी। तरुवनंतपुरम-जोधपुर एक्सप्रेस बीकानेर तक और जयपुर-आगरा फोर्ट ट्रेन की बात भी आपने रेल बजट में कही है। मैं कहना चाहती हूं कि आपने जो 55 नई ट्रेंस चलाने की बात कही है, यह देश की जनता को गुमराह करने वाली बात है। हमारे यहां ये जो ट्रेंस की चलाने की बात है, इनमें से सात ऐसी हैं, जो आमान परिवर्तन के बाद ही चलाई जा सकती हैं। रेल बजट में आपने जो आमान परिवर्तन की बात कही है, वह मार्च 2006 से होगा, तो कैसे ये नई रेलगाड़ियां चल पाएंगी। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी कि आपने जो कहा है कि नई ट्रेंस अजमेर से लेकर उदयपुर तक शुरू की है, उसके लिए पहले गेज कंवर्शन करना होगा। अच्छा होगा कि जबलपुर-कोटा को उदयपुर से जोड़ा जाए। यही नहीं, ग्वालियर-कोटा को भी उदयपुर तक बढ़ाया जाए, तब तो यह बात होगी कि नई ट्रेन चलाई गई है।

जहां तक आमान परिवर्तन की बात है, मैंने पिछले रेल बजट पर हुई चर्चा में भाग लेते हुए कहा था और पुनः कहना चाहती हूं कि मावली से मारवाड़ जंक्शन का आमान परिवर्तन होना चाहिए, क्योंकि इस मार्ग पर विश्व प्रख्यात श्रीनाथजी मंदिर है, द्वारकाधीन का मंदिर है और चारभुजाजी मंदिर है। यहां पर लाखों श्रद्धालु हर साल दर्शनों के लिए आते हैं। हमारा एरिया रेल की दृटि से काफी उपेक्षित है। वहां पर रामदेवरा प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है, यह खंड सबसे सुगम मार्ग है।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें। आप दस मिनट ले चुकी हैं।

श्रीमती किरण माहेश्वरी : मैं समाप्त ही कर रही हूं। नाथद्वारा-काकरोली-आमेट के मार्ग में विश्व की सबसे बड़ी मार्बल की मंडी है और वहां से मार्बल का निर्यात होता है। उदयपुर छावनी और जोधपुर छावनी से सीधा सम्पर्क सुरक्षा की दृटि से भी उचित होगा इसलिए मारवाड़ जंक्शन का आमान परिवर्तन होना चाहिए।

सभापति महोदय : आपकी पार्टी से और सदस्यों को भी बोलना है इसलिए अपना भााण समाप्त करें। आप चाहें तो बाकी का भााण सदन के पटल पर रख सकती हैं, वरना वह रिकार्ड में नहीं जाएगा।

श्रीमती किरण माहेश्वरी : सभापति जी, मैं सिर्फ दो मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगी। उदयपुर से बंगलौर और अन्य दक्षिण भारत के नगरों से सीधा सम्पर्क होना चाहिए। आपने पिछली बार कहा था कि इस बारे में सर्वे कराएंगे और गेज कंवर्शन कराएंगे, लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ है। मुझे दुख है कि आपने अपनी बात पूरी नहीं की। यह जो सर्वे है, इसमें रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरुपर मार्ग पर आमान परिवर्तन कराया जाए। हमारा एरिया आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। वहां पर रेल की पटरी तक नहीं है इसलिए वहां के लोगों ने रेल नहीं देखी। ऐसी स्थिति में बांसवाड़ा में रेल लाइन बिछाई जाए, ताकि लोगों को भरोसा हो सके और वे रेलगाड़ी द्वारा यात्रा कर सकें।

राजस्थान राज्य उत्तर पश्चिम जोन में है, लेकिन जोधपुर पश्चिम जोन में पड़ता है, उसे भी उत्तर पश्चिम जोन में लिया जाए, ताकि कर्मचारियों को सुविधा हो सके। उदयपुर-जयपुर सुपर फास्ट ट्रेन का नाम बदलकर प्रसिद्ध कृण भक्त कवियत्री मीरा के नाम पर मीरा एक्सप्रेस रखा जाए। इसके अलावा उदयपुर और नाथद्वारा रेलवे स्टेशन को मोडल स्टेशन बनाया जाए और नाथद्वारा एवं कांकरोली स्टेशंस पर कम्प्यूटर आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराई जाए। उदयपुर स्टेशन पर पुलिस लाइन की तरफ से दूसरा प्रवेश द्वारा बनाया जाए।

श्री सीता राम यादव (सीतामढ़ी) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने वा 2006-2007 का रेल बजट पेश करके देश को बता दिया है कि बिना किराया बढ़ाए, बिना माल-भाड़ा बढ़ाए रेल को द्रुत गति से बढ़ाया जा सकता है। आय के स्रोतों को 11 करोड़ रुपये से ज्यादा उन्होंने बढ़ाया है, साथ ही कई नयी ट्रेनें चलाने का प्रस्ताव दिया तथा कई सुधारों का भी प्रस्ताव दिया। मेरा निम्नलिखित प्रस्ताव है कि :-

मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी नयी रेल लाइन जिसे वा 2006-2007 में पूरा होना है उसे उसी अवधि में पूरा कराया जाए।

जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज की बड़ी लाइन में परिवर्तन की स्वीकृति है, उसे दो साल के अंदर पूरा कराया जाए। कार्य प्रारम्भ है।

सीतामढ़ी-सोनवरसा-परिहार, मीठामोड़, चोरोत, जयनगर नई लाइन का सर्वे कराकर कार्य आरम्भ कराया जाए।

नारायणपुर (मुजफ्फरपुर) जनकपुर रोड-चोरोत, मधुबनी नई लाइन सर्वे का प्रस्ताव पिछले वा था, इस बार नहीं है। उसे जोड़कर सर्वे कराकर काम प्रारम्भ कराया जाए।

दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल लाइन छोटी गेज है। दो ट्रेन और बढ़ायी जाएं तथा जो ट्रेनें चल रही हैं उसमें डिब्बे बढ़ाये जाएं।

दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज लाइन पर जो ट्रेनें चल रही हैं किसी में भी प्रथम श्रेणी का डिब्बा नहीं है सभी ट्रेनों में कम से कम एक प्रथम श्रेणी का डिब्बा लगाया जाए। पहले सभी ट्रेनों में डिब्बा था जो हटा दिया गया है।

जनकपुर रोड स्टेशन, आवापुर स्टेशन, वाजपट्टी स्टेशन, परसौनी स्टेशन का आधुनिकीकरण और सौंदर्यकरण कराया जाए।

दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल लाइन के बीच जनकपुर स्टेशन के पूरब गुमती पर ऊपरी पुल, सीतामढ़ी स्टेशन के पूर्वी एवं पश्चिमी गुमती पर ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाए।

दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज जो बड़ी लाइन में परिवर्तित का कार्य चल रहा है उसमें मेरा प्रस्ताव है कि लाइन को ऊंचा किया जाए क्योंकि बाढ़ से अक्सर ही रेलवे लाइन टूट जाती है।

---

* The speech was laid on the Table.

वछाड़पुर एवं तपस्वी नारायण हाल्ट पर सभी पैसेंजर ट्रेनों को रोका जाए ताकि लोगों को ट्रेन की सुविधा का लाभ मिल सके।

सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन का स्टेशन सैदपुर है लेकिन वास्तव में स्टेशन दो किलोमीटर उत्तर में बनने का प्रस्ताव है। उसे सही जगह सैदपुर में बनाया जाए।

सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन में गाढ़ा स्टेशन प्रस्तावित है। उसका नाम गाढ़ा-मानिक चौक रखा जाए।

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : महोदय, आज रेल बजट 2006-07 का मैं समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि पटना गया रेल लाइन में यात्रियों की इतनी भीड़ होती है कि कमजोर महिला विक्लांग को गाड़ी में चढ़ना मुश्किल हो जाता है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि पटना गया लाइन में कम से कम तीन डी.एम.यू नयी गाड़ी का परिचालन कराने हेतु बजट में प्रावधान किया जाये। साथ ही पटना गया रेलवे लाइन के परसा, पुनपुन, पोठही, नरवां, तारेगना, नदौल, जहानाबाद, जहानाबाद कोर्ट, टेहथ् एवं मखहमपुर स्टेशनों का आधुनिकीकरण कर प्रत्येक स्टेशनों में यात्री सुविधा, धर्मशाला, शौचालय एवं पानी का प्रबंध किया जाये।

महोदय, आपके माध्यम से मैं मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि पटना-गया लाइन में लगभग डेढ़ दर्जन रेलवे फाटक के निकट पार पथ को अभी हाल में काट दिया गया है, जिसके कारण जनता को काफी कठिनाइ हो रही है, जिसे आपने अभी हाल ही में न्याजीपुर एवं ओर हाल्ट के उद्घाटन के क्रम में देखा है तथा स्थानीय जनता के द्वारा आपको भी ज्ञापन दिया गया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से तारेगना, जहानाबाद स्टेशन में रेल की जमीन में रेलवे के तरफ से सड़क निर्माण हेतु मंत्री जी से मांग करता हूं ।

रेलवे बजट 2004-05 के चर्चा के दौरान बिहटा से अनुग्रह नारायण रोड एवं इसलामपुर से गया तक भाया हुलासगंज, खीजर सराय में नयी रेल लाइन बिछाने की मांग की थी, जिस पर आपने अपने जवाब में आश्वासन भी दिया था, परन्तु इसका सर्वे भी नहीं कराया जा सका। अतः मेरी मांग है कि यथाशीघ्र सर्वे कराकर नयी रेल लाइन चालू करने की दिशा में कार्रवाई की जाये।

अंत में तारेगना स्टेशन के बाद मसौढ़ी रेलवे गुमटी से ऊपर पार पुल निर्माण कराने की मांग करता हूं।

---

* The speech was laid on the Table

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, I welcome the Railway Budget presented by the Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav. The Railway budget left the customary critics speechless. The Railway budget did not increase as usual the train fair. Not only that it takes care of providing the various facilities to the passengers. In the budget, there is an announcement of number of new trains, gauge conversion, extension of existing trains and providing the manning of goods the commerce and industry while I congratulate the Railway Minister, I must draw his attention to the aspiration not fulfilled of the people of Gujarat.

There has been a long pending demand to shift Western Railway head quarters to Gujarat since more than 75% Railway network is spread in Gujarat. It is not addressed in budget at all.

There was a talk of commissioning the third track between Ahmedabad and Mumbai. If I am not wrong the survey was also carried out. I don’t why the people of Gujarat did not hear any thing about the commissioning of the third track. Is it shelved or the railway is pursuing it further.

There has been persistent demand of the people to start Ahmedabad – Delhi Express trains and a local train between Ahmedabad–Abu road. There were number of trains between Ahmedabad – Aburoad, but since the conversion of meter gauge to broad gauge; these trains are cancelled or not started. This has left the entire passenger load on the Abu road – Ahmedabad

Memu trains. The Rajdhani and Ashram Express do not stop at small stations, and as a result the passenger get stranded and hence there is a dire need to start a local train between Ahmedabad – Abu road and Express trains between Ahmedabad-Delhi.

---

*The speech was laid on the Table.

Since three years, I have been demanding to commission a rail line between Modasa-Shamlaji, which is hardly 15 kms. The survey on this line is completed. However, I am told that this line does not favour R and R. I want to draw your attention Mr. Minister, that the commissioning of this 15 kms railway line will open up a new Third route between the Mumbai-Vadodara-Nadiad, Modasa-Shamlaji-Udaipur, Chittodgarh and Delhi. I am surprised about the conclusion of unfavourable R and R. Laying of this 15 kms railway line will help and boost the economy of this backward region beside opening up a new route. I strongly urge the Railway Minister to sanction this railway line.

Sir, there has been a long pending demand to convert the Ahmedabad-Himmatnagar-Dungarpur- Udaipur into the broad gauge. This is a main line. Since there in no announcement of this gauge conversion, I insist that this be announced while replying on the demand of the budget.

Beside this, Sir, the stations between Ahmedabad-Himmatnagar and Khedbrahma require upgradation in providing the facilities to the passengers; the train timing of Nadiad-Modasa need to be changed and should be made from 6:00 a.m. in the morning to 8:00 a.m. in the morning ; the Modasa to Nadiad trains can be extended to Vadodara and it should be provided a carriage, which can take the passenger going to Mumbai. This carriage can be joined to any Mumbai bound trains either from Ahmedabad-Mumbai or from Delhi-Mumbai. This would increase the income of the railway on this line.

Some part of the railway portion from my constituency fall in Ajmer Division while other part falls in Ahmedabad Division. I suggest that Himmatnagar-Lusadia-Dungarpur railway line should be transferred in Ahmedabad Division. So, that I have to deal with only one Division and not two Divisions.

The construction work of R.O.B. on R.C. No. 8 is started and I request that this work should be completed in time.

The Delhi-Ahmedabad Ashram Express should have a pentry car. This will help the passenger.

Ahmedabad-Delhi-Ahmedabad-Rajdhani train should be given a stop at 'Sabarmati Station'. The 'Sabarmati Station' is a part of the Ahmedabad City like Delhi Cantonment. The stoppage of Rajdhani at Sabarmati Station would ease the traffice and conjunction at Ahmedabad Railway Station.

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Hon'ble Chairman, I have participated in many discussions in this august House and whatever I have spoken it was in English and now for the first time, I would like to speak in Tamil, my mother tongue, while taking part in the discussion on Railway Budget for the year, 2006-2007. I thank the Chair for giving me this opportunity to speak on this occasion. I welcome and support this Budget. The UPA Government under the able guidance of Smt. Sonia Gandhi and under the dynamic stewardship of our great economist, Shri Manmohan Singh, have presented this Railway Budget for the third consecutive year without any freight or fare hike. I heartily congratulate Hon'ble Railway Minister Shri Laluji and Hon'ble Minister of State for Railways Shri Veluji for their commendable presentation of this Budget, that is being widely appreciated by the poorer sections of the society, farmers, students and people from different walks of life for it is pro-poor and people friendly.

I would like to put on record my appreciation for the commendable measure on the part of the Railway Minister to have evolved the Budget for the third time in succession without going in for any hike in passenger fare, freight rates while increasing passenger amenities both in Railway Trains and Railway Stations. This is really an achievement at this time when price rise is of the order of the day. The people of this country are quite aware of the fact that it is a collective endeavour put up by the Hon'ble Railway Minister along with his Deputies and the Railway Board Officials and also 14 lakhs Railway employees all over the country, who have endeavoured to make a great effort of making the Railway operation viable and remunerative. I would like to wholeheartedly appreciate and congratulate the Railway Ministry and this Government for their

---

* English Translation of the Speech originally delivered in Tamil.

valuable efforts to have augmented the profit returns. Three years back, the profit margin was mere Rs.300 crores. Now, it has touched Rs.11000 crores. This is nothing but a commendable managerial skill on the part of the Railways. (The original speech in Tamil) For the first time, Hon'ble Railway Minister has announced that the Double Decker Trains will soon be introduced in many routes. This will not only increase the facilities to the passengers, but it will augment the revenue to the coffers of the Railways. I earnestly appeal to him to pursue this vigorously.

There are many aspects in this Budget that are commendable. Considering the paucity of time, let me highlight just a few among them. From this year, 25 new trains are to commence service. Seven weekly trains have also been announced. Six new trains that will run thrice a week and 17 new daily trains both as Express and Passenger Trains are to be introduced. I would like to appreciate and welcome the announcement by the Railway Minister to go in for attaching more than 500 coaches in about 190 trains which will definitely be fetching good returns fulfilling the demands of the public. Hon'ble Railway Minister has also announced that four popular trains will have world-class international standards and quality of service. I welcome this move and I would like to request him to consider increasing this number so that this measure is taken to different parts of the country. 200 Trains have been made Super Fast Trains through an announcement made in this Budget. When our late leader Perunthalaivar K. Kamaraj was the Chief Minister of Tamilnadu, at his initiative the Integral Coach Factory at Perambur was set up and is functioning efficiently till date. Its production capacity is being increased from this year. I welcome this move. Integral Coach Factory, Perambur will henceforth be manufacturing 1500 coaches per year from 1250. As such, the physically challenged people are extended with 50 per cent concession. Now, trains like Gharib Rath are to be introduced to benefit the poor to travel by three-tier fully air conditioned trains with 25 per cent concessional fares. Now, the Railways are functioning efficiently because of the dedication and the people friendly attitude on the part of the management. Freight movement has fetched 18 per cent increased revenue. The total revenue in freight movement alone is Rs.36,440 crores. Revenue through passenger fares has increased by 7 per cent. Revenue from sale of coaches has increased by 37 per cent. From other sources, the revenue increase is to the tune of 56 per cent. I hope, this financial acumen and efficient management of Railways will be appreciated by all sections of this august House. Some of the Hon'ble Members from other States while participating in this discussion stated that Tamilnadu gets many trains and facilities, a better deal. But, I would like to point out that Tamilnadu was neglected and ignored for many years till recently and our turn has come only now to get a better deal. Tamilnadu, that was in the dark for many a years has seen the light of the day only now. I would only request Hon'ble Members from other States to share the joy with us and congratulate us for our patience and success. The announcement in this Budget pertaining to the gauge conversion work to be taken up between Pollachi - Palghat, Pollachi – Coimbatore, Pollachi – Dindigul is a welcome one. At this juncture, I would like to request the Hon'ble Railway Minister to sanction and announce rail over bridge in Dindigul town on the railway lines that link Dindigul with Karur and Dindigul with Tiruchirappalli. These lines that run through Dindigul

town causes traffic congestio! n and wastage of fuel as many vehicles are held up for long duration every now and then. Hon'ble Chairman, I would like to point out that there is only a single railway line route between Chennai and Kanyakumari. This rail route is there from the days of the Britishers. This is one of the oldest routes yet to be doubled up. Doubling of this entire stretch is a far cry pending for a long time. It is the life line of Tamilnadu. There are many sections, many routes in many States as double track lines, but in Tamilnadu, even this main railway route is not having double line. Chingleput – Tiruchirappalli, Maniyatchi – Tuticorin, Madurai – Kanyakumari are the three important sections where the doubling of lines needs to be taken up urgently. I request the Railway Minister to look into and include, if possible, in the list of projects to be taken up this year itself. Herein, I would like to make a special request. Vedaranyam is a historical place. That is widely known for the Salt Satyagrah during the Freedom Movement. I would like to impress upon the Railway Minister for gauge conversion between Railway line Thiruthuraipoondy and Agasthiyam Palayam. There are many salt manufacturers and that is their main occupation in this region. Salt goes to many parts of the country from here. Laying of this line will help improve the freight movement from this salt manufacturing area. As there is no direct rail link, the salt manufacturers could not get remunerative price. For a long time Bodi – Madurai section remains a meter-gauge section. To ensure better connectivity, gauge conversion may be taken up in that section to benefit the people living in those areas. Electrification work may also be taken up between Tiruchirappalli and Madurai. Dedicated Freight Corridor known as Western and Eastern Corridor linking Mumbai and Kolkata with Delhi are on the anvil.

I urge upon the Railway Minister to consider taking up Dedicated Freight Corridor Project connecting important industrial and port cities in the South. I would like to request the Railway Minister to consider taking up Dedicated Freight Corridor linking Chennai with Kolkata and Mumbai. This will help save fuel and will viably compete with the truck operation sector. Between Dindigul and Madurai both broad-gauge and meter-gauge lines are available. If this meter-gauge line is converted into a broad-gauge line, it would be feasible and possible to run 15 new trains in a profitable way. I have been raising this demand right from 1996. Since this section forms part of Chennai – Kanyakumari rail route. It would be profitable to go for gauge conversion in this section immediately. This year itself if an allocation of Rs.90 crores is made at one go, it would he! lp solve the problem for a long time to come. Survey for laying railway line between Dindigul and Sabarimala was taken up. It is reported that it has been found not feasible. I would like to urge upon you to have a re-look changing parameters and yardsticks for this kind of study. This is a hilly terrain with backward areas, but definitely a route that attracts several thousands pilgrims from all over the country thronging the place. So, I urge upon the Railway Minister to go in for this project which will definitely be proving a profitable one sooner than later. This is important from the pilgrimage point of view because the annual pilgrimage has become a regular feature in that part of the country drawing lakhs of people from different parts

of the sub-continent. Pilgrims are coming even from foreign countries. Periyakulam town is situated on this route. It is a place known for agricultural produce and cash crops. Periyakulam is also famous for mangoes. There are many far-flung villages in that region. This UPA Government under the guidance of Smt. Sonia Gandhi and Shri Manmohan Singh have taken up a project called Bharat Nirman which aims at improving the lot of the rural poor bringing about rural development. These schemes can be taken to every village there if rail connectivity is provided by way of taking up this new rail route between Dindigul and Sabarimala. So, this would help both pilgrimage and rural development. Kindly change the goal post and play it again, reconsider it changing the parameters. I request you to take up this project in right earnestness this year itself to link Dindigul with Sabarimala. The rail line between Madurai and Kottayam may kindly be laid as the survey work has been completed. This rail link will fetch remunerative prices for the cash crops and spices like Cardamom. This will ensure better connectivity between the Kerala and Tamilnadu and both the States will be benefitted. My native town Thirumangalam is a municipal town with many educational institutions and industrial units. This upcoming town needs to be provided with computerised reservation centre because many of our defence personnel hailing from villages surrounding Thirumangalam town will be benefitted. These Jawans travel from different parts of India to their native place. Similarly, Kodai Road Station which is an important point to go to the famous hill station of the poor – 'Kodaikanal', must have a computerised reservation centre considering the traditional tourism potential of this Station. Sir, this is very important. I have been requesting Shri Veluji and I urge upon him to go in for this year itself because this is urgent and important. Sir, I received a letter from Shri Mayandi Bharathi, an octogenarian freedom fighter from Madurai. He has written to me that Free Rail Travel Concession Facility may be extended to all the living freedom fighters. I urge upon the Railway Ministry to provide free rail passes to these men who won freedom for us. Some freedom fighters are getting Central Pension and they alone are eligible for free railway passes as of now. Whereas those of the freedom fighters who get State Government Pension are not getting free rail passes. Kindly extend this benefit to State Pensioners also who get only Bus passes from the State Governments. It is nearly 60 years since we have won freedom. These freedom fighters most of them are above 80 and 90 years of age. Till such time when they are with us, we must honour them by way of extending this kind of facilities. Their number is not going to increase, instead it is on the decline. They are becoming an extinct species. So, we must honour them when they are with us. Let us ensure the comfortable journey in railway trains if they choose to. Let me conclude my speech congratulating again the Railway Ministry and placing on record my deep appreciation for several commendable steps it has spelt out through this year's Railway Budget.

SHRI Y.S. VIVEKANANDA REDDY (CUDDAPAH): Hon'ble Speaker, Sir, Thank you very much for permitting me to speak in response to the Railway Budget 2006-2007.

Sir, this is to bring to the notice of Government through you Sir that paltry 10 crores (ten crores) has been provided for the New Line—Yerraguntla to Nandyal in South Central Railway. Sir, this scheme was sanctioned in 1996 by the then Prime Minister, Shri P.V. Narsima Rao who represented Nandyal Lok Sabha Constituency. Entire land acquisitions has been completed and civil works were started since three years but because budget allocations are meager work is going at a very slow progress. Out of the on-going works, just one bridge over river Pennar which is estimated at 12 crores and the contractor had to stop the work for want of payment of bills. So, I request the Hon'ble Minister of Railways, Hon'ble Union Minister for Finance and the Hon'ble Prime Minister through you Sir to enhance the Budget Allocation to at least 35 crores for this 2006-07.

It is very painful to note that Budget Allocation for this very very important work is reduced by 50% of last year's allocation (2006-06-130 crores, 2006-07-65 crores). It should have been 100% more than last year's allocation.

If necessary funds to a tune of about 200 crores be made available, Railways can proudly complete and launch this prestigious scheme in one year's time because this sector is the largest earning sector in Guntakal Division of South Central Railway and also this sector is a part of 100+years old Chennai – Mumbai Railway Line connecting 2 important metropolitan cities in this country. Let this important demand of people of Tamil Nadu, A.P., Karnataka and Maharashtra including Goa and Pondicherry be positively considered and all the necessary funds be provided for early completion.

---

*The Speech was laid on the Table.

Budget mentions a prestigious Freight Corridor between Mumbai-Delhi-Kolkata. Sir, people and areas of Orissa, A.P., Tamil Nadu, Pondicherry, Karnataka, Kerala and Maharashtra demand for the announcement of similar Freight Corridor between Kolkata-Chennai-Mumbai, as this helps to boost the economy of the entire east coast with all their sea ports and rich natural resources and also develop the backward areas of Rayalaseema and North Karnakata.

SHRI SUGRIB SINGH (PHULBANI): Sir, it is regrettable that 389 kilometres Khurda – Bolangir Railway line, which was sanctioned during 1994-95, has not made any progress till date. Even one-tenth of the total fund required for this line has not been allocated so far. Along with the shortage of funds, lack of initiatives made for acquisition of land has delayed the construction work. When the project was sanctioned, the estimated cost was Rs. 354 crore. It has now reached to Rs. 700 crore due to cost escalation. In 2004-05, only Rs. 15.38 crore were allocated and in 2005-06, the allocation has been reduced to Rs. 10 crore. Under the circumstances, only the construction of line for 22 kilometres from Khurdha could be started. With the pace of progress, you can imagine, Sir, how many years it will take to complete the construction work. As many as 6 under bridges, 403 small bridges, 32 major bridges, 11 tunnels, 126 level crossing and 17 railway stations are to be constructed for this line.

There is no progress on the ground in regard to the new line between Phulbani to Barhampur. People of more than 50 towns, which are more than 20 lakh in number, are still deprived by the Indian Railways even after the 59 years of independence. There is no railway service in Khandamal. The Railways has conducted survey for Phulbani to Barhampur line.

Once these lines are completed, it will connect Nayagarh, Phulbani, Boudh, Sonepur with Bolangir and Khurdha, the premier towns of Orissa. This missing link will establish emotional attachment between the coastal Orissa and Western Orissa. My parliamentary constituency Phulbani, which is traditionally a backward area, is predominantly a habitat of Tribals and Scheduled Castes and they will be greatly benefited. In fact Khurda – Bolangir railway line will be considered as the lifeline of the State.

* The speech was laid on the Table.

Sir, hon. Railway Minister is saying that it is a Garib ka Budget but I am surprised how it is Garib ka Budget. People of my State are Garib and my Constituency is also Garib. He has ignored not only people of my Constituency but also ignored my State. That is why the Railway Ministry is not kind enough to allocate sufficient funds to complete Khurda – Bolangir railway line and also new railway lines between Bharampur – Phulbani in my State.

As such, Sir, I demand that 100 per cent of the estimated cost is allotted for Khurdha – Bolangir line and Bharampur – Phulbani new railway line may be announced in this financial year.

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Prabodh Panda. Please speak only for five minutes.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, Sir, I cannot cover all my points in five points. So, I beg your permission to lay the rest of my speech on the Table of the House.

Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget and the Demands for Grants on Account (Railways) for 2006-07.

While participating in this discussion, I broadly support this Budget and the Demands for Grants on Account (Railways) but I would like to point out that certain unpleasant aspects which deserve to be given re-look and are needed necessary corrections.

I would not be going with mere repetition of mentioning the positive aspects which have been narrated forcefully by several hon. Members of this august House here. I think, there is no need of stating all these aspects.

Sir, it is said that there has been a historical turn in the Indian Railways. There is a hope that the Indian Railways would be the premier Railways of the world. But contrast is that while the Minister boastfully is using all these good and enthusiastic words, the strength of the Railway employees is getting reduced numerically. During the last five years, it had been decreased around one lakh in number. Nevertheless, Group 'D' number lowered down around 60,000 out of that. But Group 'A' and Group 'B' number had remained the same almost. It reveals that whatever is said about the poor family and SC & ST category involvement and increase in the Railway staff, the fact is quite reverse. In most of the Zones, Group 'D' recruitment was not done for the last eight years.

Sir, about the proposal of introducing new trains, it seems that most of the proposed trains are aimed to cover Bihar and Tamil Nadu, the home States of the hon. Ministers. The national

outlook is lacking in it. Rather it reflects the narrow and regional mindset of the concerned Ministers which causes dissatisfaction and anguish among the people of the several States, particularly West Bengal, Kerala, Andhra Pradesh and Assam. Out of 55 new trains, only one MEMU and one DMU are proposed, while in the last financial year 2004-05, the Indian Railways introduced 20 DMU/DEMU and 11 MEMU and 8 Rail Bus services. In addition to that, 14 DMU/MEMU services were extended and frequency of four DMU trains were increased[lh24].

But it is a matter of concern that this Railway Budget ignores totally the interest of the suburban people, and mostly the working people who used to go to the city and towns each and every day for their livelihood.

Sir, in a poetic manner, in regard to the passenger service it is said:

“बेहतर सेवा, वाजिब दाम

रेल की होगी यह पहचान।”

Sir, it is called that the year 2006-07 is the year of the passengers. There is nothing. All these words are rhetoric. In this context, let me come to the point on ‘Garib Rath’. It seems that it is as good as a new invention. It is nothing but befooling the people. Is this so-called Garib Rath beneficial to the poor? Or, is it helpful to the upper class passenger? Let us have a close look at this point. The Minister knows better than me. The proposal is that the fare in these trains would be 25 per cent lower than the present AC III-tier fare.

Let me put the concrete figure. For travelling, 100 kilometres in III-tier sleeper class, one has to pay Rs.56 and as per the new proposal, he has to pay Rs.117 for the same distance. It is not that the poor people are very much interested and eager to travel in AC. They are interested in travelling on train with less fare and it is not that they are interested in travelling on train, in the AC coach by paying more fare. So, it seems that there is more than 100 per cent increase in the fare for the poor people. It is 25 per cent less for the upper class passengers.

Let me come to another point.

MR. CHAIRMAN : Now, you can lay your speech on the Table of the House.

SHRI PRABODH PANDA : I am going to do that. But it is my expectation that in addition to all these points, the Minister should discuss the other points also. Nothing has been said about the

problems of the railway contract workers. The catering policy of the Railways should have a re-look so that the people who used to run the catering system in different railway station should not be thrown out of their jobs. Nothing has been addressed so far about the problems of the porters and the coolies in this Railway Budget.

In addition to that, now I am coming to some genuine problems so far as my constituency is concerned. … (*Interruptions*) If you allow me, I will put all these things in my written speech. I will lay it on the Table.

But I will be happy if the Minister, Laluji himself is here so that I can put some concrete proposals before him in regard to Kharagpur. He knows better why I am putting all the proposals for Kharagpur. Not only myself, he is very much interested in this so that the problems of Kharagpur can be solved but nothing has been addressed so far. So, I would request the Minister so that his Ministry should have a re-look at all these items.

In the name of passenger amenities, what is given is sop to the upper class passengers and a big burden to the lower class passengers. So, this outlook should be changed.

With all these words, I conclude my speech. Sir, I appeal to you to allow me so that I can give more points and lay all these points on the Table of the House.

MR. CHAIRMAN: Now, you can lay it on the Table of the House.

*SHRI PRABODH PANDA : Thank you.

Sir, we, the Members coming from West Bengal have strongly registered the protest in this House itself for not connecting the Eastern Freight Corridor Project with Kolkata. I hope, the Minister would have realised the situation and would have felt the grievances and would give the second thought to satisfy us.

Now, I am coming to some specific points which cover my parliamentary constituency. My first point is regarding doubling from Kharagpur to Midnapore via Giri Maidan. Updating of survey work is already finished. The cost is estimated around Rs. 44 crore. That should be incorporated in the current Budget. Second bridge on the river Kasai in between Gokulpur and Midnapore should be sanctioned.

Secondly, the upgradation of Kharagpur Railway Hospital is urgently needed.

Thirdly, a provision of escalator or extension of existing subway to the platform no. 5 & 6 at Kharagur Railway Station is urgently needed.

Fourthly, rehabilitation programme for the evicted people from the railway land should be taken up.

My fifth point is that a new passenger train from Kharagpur to Bhubaneswar should be introduced.

My sixth point is that stoppage of Chennai Mail at Contai Road is required.

My seventh point is regarding the ROB at Puri Gate of Kharagpur and its 100 per cent cost should be borne by the Indian Railways.

I hope hon. Minister would think over all these points. With these words, I would like to conclude.*

*…. * This part of the speech was laid on the Table.

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Hon. Chairman, Sir, I thank you for giving me this chance.

I rise on behalf of Pattali Makkal Katchi to support the Demands for Grants of the Railway Budget for the year 2006-07. Sir, the true disciple of Mr. V.P. Singh who lead the Backward Class movement, Shri Lalu Prasad, and the disciple of our beloved Ayya Dr. Ramadoss who is the champion of down trodden in Tamil Nadu, Shri Velu have come together and they have produced a very historic Budget. Arguably the best ever Railway Budget for the people of India has been presented by Shri Lalu Prasad[m25].

Sir, one very important thing which other hon. Members have not mentioned I would just like to mention. When they fill up backlog vacancies, it will not only be for Scheduled Castes and Scheduled Tribes but also for Other Backward Classes. They have shown an example to other Ministries. I think other Ministries should follow the same example of including OBCs along with SCs and STs. Similarly, when they relaxed the age for applying to railway jobs by one year, again they included OBCs along with SCs and STs. I think this is the Government for OBCs and the railways have reflected it.

Sir, hon. Laluji has, for the third time in succession, presented a budget without increase in fares, a historic feat in the independent India. Not only that he has actually reduced the second class fare by Rs. 1/- last time, but now he has slashed the first and second class AC fares by 26 per cent and 30 per cent respectively. This is what people call as revolution.

Sir, the railways in India have shown the way for other public sectors on how to perform. They are working like private entrepreneurs. They have used the techniques of any private entrepreneur in increasing the revenues of railways. Railway is without doubt a model public enterprise. I thank the hon. Minister for acknowledging the efforts of every railway man.

Sir, the traffic revenues are to cross Rs. 54,600 crore. The trend of the railways is to earn more money. But I thank you for making it your policy not to earn by making railways a premium industry – meant for the rich and affluent but by making it the common man's utility. I receive your statement that your principle is to increase volumes and reduce costs. But this statement has to be converted into action.

Sir, the railways have increased the speed of about 200 trains and reduced the running time and made them super fast. Though it would be welcomed by the upper middle class yet the lower middle class would not be welcoming it. It is because the charges will be more and there will be fewer stoppages. Instead, railways should establish more and more passenger trains and suburban trains.

Sir, the ultimate aim of the railways should be to provide passenger service to every small town of the nation and the railway lines should criss-cross the nation. Railways should set a target year and work on it.

Sir, I welcome the move to involve the architects to make the stations more beautiful. But I request through you, Sir that the hon. Minister should ensure that such beautification move does not cause damage to any of the heritage buildings that the railways have. Please remember that almost each and every station built by British is a heritage.

I am not going to list the whole lot of useful projects that had been announced in the budget. My colleague Shri N. S. V. Chittan has given the list in Tamil Nadu. But through you, Sir I want to tell the hon. Minister that he has done an extraordinary job. Jobs pending for years have been announced. Many dreams of Tamil Nadu, like the Salem Division has been realised in your time. Many impossibles like the Dindigul-Coimbatore link has been made possible. I whole-heartedly thank you for this.

Sir, through you, I would request the hon. Minister to allot required funds to the above projects so that they are completed in time.

Sir, I am surprised by one or two things. For example, the lowering of freight rates of diesel and petrol by eight per cent is expected to ease the inflationary pressures on the economy. That is what a public sector enterprise is – to reduce the price when you have more. Would a private enterprise ever do it? There is a lot of increase in revenues and you could spend so much on Plan expenditure. Why should we talk about privatisation or private freight corridor at this moment? It is a bit surprising. When the income is so much increasing, I do not understand that. I just want to say that railway is not only the model enterprise but also it has got the cultural heritage and railway should protect it and it should remain as a public sector, totally committed to the nation.

Sir, the hon. Minister has mentioned that stations as well as passenger amenities will be modernised. I welcome it. My only worry is that are you going to involve the private sector. Would I be charged while I am waiting in the station? Please clarify this point.

Sir, the railways have done so much, but as my earlier colleague has mentioned, the employees have come down. Three lakh employees have come down over a course of 15 years. Railways should continue to be a biggest employer. I understand rationalisation of manpower, but please do not ration the manpower.

Sir, I have a few demands for your consideration. In the first railway budget of the UPA Government in 2004 itself, it had been proposed to link Dharmapuri to Krishnagiri and link Hosur and Jolarpet *via* Krishnagiri[R26].

Sir, I am sorry to say that no fund has been released for the above project so far and it found no mention in the present Budget. I would request the hon. Minister to take urgent steps for speedy implementation of the project.

I would also like to mention that electrification of Salem-Bangalore line was requested earlier. It is still pending. The Chennai-Tuticorin line is the most important line in Tamil Nadu and this needs to be converted as a double line and also electrified. Both these works are pending in some stretches. I would request the hon. Minister to please expedite the new line laying works of Mayavaram-Karaikudi and Madurai-Bodinaickanur.

I once again congratulate the hon. Minister for his extraordinary and people-friendly Budget.

श्रीमती करुणा शुक्ला (जाँजगीर) : माननीय सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यावद। आपने जो समय तय किया है, उस समय में मैं अपनी बात रखने की कोशिश करूंगी। माननीय लालू जी ने तीसरा बजट प्रस्तुत किया है, मैं इसका विरोध करती हूं, क्योंकि यह भारतीय रेल का बजट नहीं है और न ही यह भारतीयों का बजट है। ऐसा लगता है कि यह लालू जी का और बिहार का बजट है। रेल मंत्रालय का जितना भी राजनीतिक इस्तेमाल किया जा सकता है, उसका उदाहरण माननीय लालू जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसमें यह सिद्ध कर दिया है। देश में 15 करोड़ व्यक्ति ऐसे हैं, जिन्होंने आज तक रेल नहीं देखी है और रथ की बात की जाती है। रथ पर हमेशा अमीर लोग सवारी करते हैं, गरीब लोग नहीं चढ़ते।...(व्यवधान)

श्रीमती कृणा तीरथ (करोलबाग) : आडवाणी जी ने भी रथ यात्रा की थी।...(व्यवधान)

श्रीमती करुणा शुक्ला : आडवाणी जी भारतीय जनता पार्टी के राट्रीय अध्यक्ष रहे हैं और अब विपक्ष के नेता हैं। उन्होंने पार्टी के लिए रथ चलाया और रेल का रथ के रूप में इस्तेमाल नहीं किया।...(व्यवधान) उन्होंने भारतीय जनता पार्टी की ि वचारधारा को घर-घर तक पहुंचाने के लिए रथ की यात्रा की, जो बहुत कठिन एवं दुकर है। वह आप लोग नहीं कर सकते।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : She is not yielding. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

श्रीमती करुणा शुक्ला : आप आडवाणी जी से तुलना मत करिए। आडवाणी जी जैसा परिश्रम, मेहनत, सोच एवं विचारधारा, आप लोगों के बस की बात नहीं है। ...(व्यवधान) आप वाजपेयी जी का क्या सुनना चाहते हैं, आप बातइए, मैं आपको सुनाऊंगी।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb her. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

श्रीमती करुणा शुक्ला : क्या मैं आपको वाजपेयी जी की कविताएं सुनाऊं, आप बोलिए, आप वाजपेयी जी का क्या सुनना चाहते हैं?...(व्यवधान)

माननीय सभापति महोदय, मुझे समझ में नहीं आता, मैं जब भी बोलने के लिए खड़ी होती हूं तो ऐसा क्या हो जाता है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपको इनकी बातों का जवाब देना जरूरी नहीं है। आप बोलिए।

श्रीमती करुणा शुक्ला : माननीय सभापति महोदय, मैं फिर अपनी बात वहां से प्रारम्भ कर रही हूं।...(व्यवधान) यहां रेल राज्य मंत्री जी विराजमान हैं, मैं उनका ध्यान इस तरफ आकृट कर रही हूं कि देश में 15 करोड़ लोगों ने आजादी के 60 साल बाद

भी रेल नहीं देखी है। यदि ये गरीबों के हितैाी हैं, उनके हित चिन्तक हैं, गरीबों का भला चाहते हैं, अगर देश में रेल सेवाएं ठीक से देना चाहते हैं तो गरीबों को रथ में मत बैठाइए, उन्हें कम से कम एक बार रेल के दर्शन करा दीजिए।...(व्यवधान)

माननीय सभापति महोदय, मेरे सौभाग्य है कि रेल मंत्री, माननीय श्री लालू जी यहां उपस्थित हो गए हैं।...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : मैडम, रेल का दर्शन तो बाद में होगा, हम से दर्शन हो गए न।

श्रीमती करुणा शुक्ला : मैं अपने दर्शन की बात नहीं कर रही हूं। लालू जी, आप रेल मंत्री बने हैं और पूरे देश की जनता आपका दर्शन टी.वी. के माध्यम से करती है। आपका जिस ढंग से प्रस्तुतीकरण होता है, उसे देश की जनता जरूर देखना चाहती है।

माननीय सभापति महोदय, मैंने 20 पत्र माननीय लालू जी को विभिन्न समस्याओं के संदर्भ में लिखें, परन्तु दुर्भाग्यजनक एवं खेद का विाय है कि माननीय लालू जी ने मेरे किसी भी पत्र का उत्तर नहीं दियÉÉ[R27]।

माननीय वेलू जी ने मेरे पत्र का उत्तर जरूर दिया है जिसमें बताया गया कि परीक्षण कराया जा रहा है। पिछले डेढ़ साल में अनेकों सांसदों ने पत्र लिखे हैं जिनका अभी तक भी परीक्षण हो रहा है। हम अपने क्षेत्र में जो काम कराना चाहते हैं या बात करना चाहते हैं, वह काम या बात न जाने कब होगी? इस तरह तीन बजट केवल परीक्षण कराने में ही चले गये।

सभापति जी, आज रेल विभाग के दो महत्वपूर्ण विाय हैं। मैं इस विाय पर नहीं जा रही हूं कि रेल मंत्री जी ने बिहार के लिये कितनी गाड़ियां चलाईं या कितनी गाड़ियों के स्टॉपेज कहां-कहां दिये। मेरा पहला विाय है - रेल यात्रियों के लिये बुनियादी सुविधायें और दूसरा सुरक्षा का विाय। रेल मत्रालय ने बुनियादी सुविधाओं के संदर्भ में देश को पांच हिस्सों में बांट दिया है। ए.बी.,डी.ई. एंव एफ। मैं जानना चाहती हूं कि स्टेशन का हर प्लेटफार्म आपके लिये महत्वपूर्ण क्यों नहीं है? क्या सिर्फ ए.सी., फर्स्ट क्लास के यात्री ही उन स्टेशनों पर बैठते हैं? क्या गरीब आदमियों के लिये स्टेशन पर पीने का पानी नहीं देंगे, क्या शैड का काम नहीं करेंगे, क्या बिजली की व्यवस्था नहीं करेंगे? जब रेलगाड़ी छोटे स्टेशनों पर रुकती है तो मां अपने बच्चे के लिये पानी भरने के लिये दौड़कर नल के पास जाती है और वापस आती है तो गाड़ी छूट जाती है। यह भेदभाव आप क्यों कर रहे हैं? आपका काम हर स्टेशन को ए और बी. श्रेणी का दर्जा देना है। इस देश के नागरिकों को डी,ई.एफ. श्रेणी के स्टेशन पर मत बैठाइये। हर स्टेशन की बुनियादी सुविधायें उन्हें उपलब्ध कराइये।

सभापति महोदय, श्री लालू जी के आने के बाद सुरक्षा का विाय असुरक्षा में परिवर्तित हो गया है। आज ट्रेनों में बलात्कार हो रहे हैं, महिलायें सुरक्षित सफर नहीं कर सकती हैं। आज के नौजवान बेरोज़गार हो रहे हैं और लोगों को लूट रहे हैं, ट्रेनों के एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, खून बह रहा है। रेल विभाग के आंकड़े बता रहे हैं कि इनके कार्यकाल में न जाने कितनी ट्रेनों के एक्सीडेंट्स हुये हैं। इस देश में 7 हजार रेलवे स्टेशन हैं और उन पर केवल 783 थाने हैं। जब कोई गाड़ी मीलों-मील चलती है तो उसमें रेलवे के जवान नहीं रहते हैं। दुर्घटना की स्थिति में कहां रिपोर्ट दर्ज कराई जाये। स्टेशन निकल जाता है तो जब गाड़ी बड़े स्टेशन पर आती है तो वहां रिपोर्ट दर्ज की जाती है लेकिन उस पर कार्यवाही नहीं होती। रेल विभाग के कर्मचारी या पुलिसकर्मी यदि किसी ट्रेन में बैठ गये और भूल से कोई गृहिणी उस में चढ़ गई तो उसकी इज्जत सुरक्षित नहीं रहती है। मारपीट होती है, उसे लूट लिया जाता है। महिलाओं को प्रताड़ित किया जाता है। उनकी सुरक्षा के लिये भी रेल विभाग को ध्यान देना चाहिये।

सभापति जी, आज एक करोड़ 60 लाख लोग रोजाना यात्रा करते हैं। इनमें 20 प्रतिशत ही ऐसे लोग हैं जो उच्च श्रेणी में यात्रा करते हैं। रेल बजट में इन लोगों के हित का ख्याल रखा गया। मेरे राज्य छत्तीसगढ़ के बारे में कुछ बताना चाहूंगी। रेलवे के इस समय 17 ज़ोन्स हैं। बिलासपुर अकेला देश का बड़ा ज़ोन है जहां से रेलवे को सब से ज्यादा राजस्व प्राप्त होता है। बार-बार विनती करने के बाद भी वहां रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना नहीं की गई है। हमारे छत्तीसगढ़ के बच्चे महाराट्र जाते हैं,कोलकाता जाते हैं । मेरा आग्रह है कि यदि छत्तीसगढ़ में रेलवे भर्ती बोर्ड का आफिस खुल जायेगा तो वहां के हज़ारों बेरोज़गार नवयुवकों के साथ न्याय हो सकेगा। वहीं से कोयले का लदान होने से राजस्व रेलवे विभाग को सब से ज्यादा मिलता है। इसलिये कोरबा में एक टर्मिनल बनाया जाये। इस संबंध में पूर्व में तीन-चार बार पत्र-व्यवहार कर चुकी हूं लेकिन उत्तर आता है कि परीक्षण किया जा रहा है। कोरबा टर्मिनल बनाने के लिये सिर्फ तीन करोड़ रुपये की बात है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि कोरबा में टर्मिनल बनाया जाये।

सभापति महोदय, हमारे छत्तीसगढ़ राज्य में धमतरी में नैरो गैज है जिसे ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाना है। दल्ली-राजहरा से बेलाडीला तक जो रेलवे का काम होना चाहिये था, उसे प्रारम्भ नहीं किया गया है। मेरा आग्रह है कि इसे भी प्रारम्भ किया जाये[RB28]

हमारे क्षेत्र में दो स्थानों पर रेलवे ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। वहां पौने घंटे तक गाड़ियां खड़ी रहती हैं और आवागमन अवरुद्ध होता है। नेशनल हाईवे नं. 200 पर 189/ 2 खोकसा लैवल क्रासिंग और 196/6 चापाडाउन लैवल क्रासिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाना अति आवश्यक है। यहां फाटक बंद हो जाते हैं तो कई बार एक एक घंटे तक खड़े रहना पड़ता है। इसके लिए मैंने बार-बार आपको पत्र भी लिखे हैं। हर बार यह उत्तर आता है कि मामले का परीक्षण किया जा रहा है। आज मैं आपके माध्यम से तीनों रेल मंत्रियों से निवेदन करना चाहूंगी, क्योंकि मैं लालू जी को पत्र लिखती हूं तो जवाब वेलू जी देते हैं। इसलिए तीनों मंत्रियों से मेरी विनती है कि इस समस्या पर ध्यान देते हुए छत्तीसगढ़ में मेरे क्षेत्र की जो मांगें हैं, उनको पूरा करने का प्रयास करें।

श्रीमती कृणा तीरथ : आदरणीय सभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूं। हमारी यूपीए की सरकार ने जो रेल बजट पिछले वा और इस वा पेश किया, उसमें रेलवे ने कितनी उन्नति की है उसकी स्पट झलक मिलती है। यूपीए की चेयरपरसन श्रीमिती सोनिया गांधी जी ने और देश के प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी ने जितनी अच्छी तरह से सभी विभागों को चलाया है ...(व्यवधान)

श्रीमती करुणा शुक्ला : रेल लालू जी चला रहे हैं या ये दोनों चला रहे हैं? ...(व्यवधान)

श्रीमती कृणा तीरथ : मैं उसी पर आ रही हूं। उन्होंने सभी विभागों को अच्छी तरह से चलाया है। लालू जी का रेल विभाग तो बहुत बड़ा विभाग है और भारत सरकार के जैसा ही है। उसमें रेलें हैं, कर्मचारी हैं, पटरियां हैं, रेलवे कॉलोनीज़ हैं, पीने का पानी है, रेलवे में रसोई वगैरह सब कुछ है।

अभी करुणा शुक्ला जी कह रही थीं कि भारत में 15 करोड़ लोगों ने रेल नहीं देखी है, लेकिन सरकार बनाने से पहले हम लोग उन तक पहुंचे। कांग्रेस और दूसरी पार्टियों के सभी सदस्य घर-घर पहुंचे। हमने देखा कि लोग बड़े दुखी हैं। तब

हमने सोचा था, सपना देखा था कि सरकार बनाएंगे तो ऐसा काम करेंगे जिस में हर व्यक्ति को हर सुविधा मिले, रेलवे की सुविधा भी मिले। इसको पूरा करने के लिए हमने अपना मैनिफैस्टो बनाया और फिर बाद में यूपीए ने एक कॉमन मिनिमम प्रोग्राम बनाया कि आम आदमी को कैसे लाभ पहुंचाया जाए। मैं इस पर दो पंक्तियां शेर के रूप में सुनाना चाहूंगी अगर सदन की इजाज़त हो।

" पहले तो उनकी याद ने सोने नहीं दिया

फिर उसकी आहट ने कहा जागते रहो।"

जब सरकार बनानी थी तो हम सो नहीं पाए और जब सरकार बना ली तो आम आदमी तक पहुंचने की बात है। आज हम जागते हुए सरकार के कामों को देख रहे हैं चाहे वह रेलवे बजट हो या आम बजट हो। हमने जागते हुए देश के प्रहरी बनकर उस काम को किया है। आज सरकार बनाने के बाद से हम जाग ही रहे हैं।

महोदय, लालू जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह गरीबों के लिए है। उन्होंने जो गरीब रथ की बात कही, शुक्ला जी कह रही थीं कि 15 करोड़ लोगों ने रेल नहीं देखी और रथ में तो अमीर लोग ही बैठते हैं। मैं कहना चाहती हूं कि रथ तो आडवाणी जी ने चलाया था। उन्होंने राम रथ चलाया था। 1991 में उन्होंने कहा था कि "कसम राम की खाते हैं, मंदिर वहीं बनाएंगे।" हम कहते थे कि " कसम राम की खाते हैं, काम लोगों का कराएंगे।" फिर सरकार बनाने के बाद इन्होंने कह दिया "राम लला मत घबराना मंदिर हमको नहीं बनाना।" ...(व्यवधान) ये वे लोग हैं जिन्होंने सरकार बनाई, राम के मंदिर के नाम पर आए और फिर कहा कि " राम लला मत घबराना, मंदिर हमको नहीं बनाना। Þ[h29] फिर मंदिर नहीं बना। आज लालू जी ने अच्छा बजट देश को दिया है, गरीब रथ की बात कही है, जिसमें उन्होंने बहुत सी एसी ट्रेंस चलाई हैं। रेलवे में किसानों के लिए विशेा डिब्बों का, स्लीपर्स का इंतजाम किया है। रेलवे की तरक्की को देश को समर्पित किया है, जिससे कि गरीब लोग, आम आदमी आरामदायक रेलों में सफर कर सके। स्त्रियां, बच्चे, बूढ़े, विकलांग सभी ट्रेन में जाते हैं। विद्यार्थी अपनी परीक्षा देने जाते हैं, इंटरव्यु देने जाते हैं और उन्हें इस तरह की रेलें दी हैं, जिनमें आरामदायक व्यवस्था है। न उन्हें बहुत अधिक गर्मी लगेगी और न उन्हें बहुत अधिक सर्दी लगेगी। अच्छे स्लीपर और गद्देदार सीटें मिलेंगी। यह बजट में इस लिए निश्चित किया गया है क्योंकि जब व्यक्ति अपने गंतव्य तक पहुंचे तो उसे थकान न महसूस हो और वह अपने काम में सफलता प्राप्त कर सके। इस बजट में हमारे रेल मंत्री ने रेलों में विकलांगों को पांच परसेंट की छूट दी है। फर्स्ट और सैकेंड क्लास ए.सी. के किराए में कमी की गई है, जिससे कि केवल अमीर आदमी ही नहीं, बल्कि आम और गरीब आदमी भी फर्स्ट और सैकेंड क्लास ए.सी. में सफर कर सके। ए.सी. किराए में 25 परसेंट छूट दी गई है। 55 नई ट्रेनें चलाई गई हैं, जिनमें कुछ फास्ट ट्रेनें भी हैं जैसे दिल्ली से मध्य प्रदेश, दिल्ली से आगरा तक, शताब्दी और इस तरह की कई ट्रेनें शुरू की गई हैं। इससे महिलाओं को बहुत आराम मिला है और वे आराम से और कम समय में अपने सुसराल या मायके आ जा सकती हैं। महिलाएं रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद करती हैं। दिल्ली-मुम्बई में रेलों की सेवा में बहुत विस्तार हुआ है। रेलवे स्टेशनों पर साइबर कैफे, एटीएम मशीनें लगाई गई हैं। रेल मंत्री ने रेल बजट में बहुत सुधार किए हैं।

रेलवे विभाग एक बहुत बड़ा विभाग है। भारत में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने के लिए यात्रा को आरामदायक बनाने की चेटा की है। अच्छी सीटें हैं, रसोई है, खाने पीने के लिए स्वच्छ सामान है, पीने के लिए स्वच्छ पीने का पानी उपलब्ध है।

रेलवे ने खेल-कूद में भी बहुत तरक्की की है। कांस्य पदक, रजत पदक और स्वर्ण पदक कई खेलों में जीते हैं। फीजिकल एजुकेशन शरीर को फिट रखने के लिए बहुत जरूरी है। बहुत से कर्मचारी खेलकूद में आगे हैं और रेलवे विभाग में चार चांद लगाए हैं।

रेलवे की बहुत सी कालोनीज़ हैं। रेलवे की एशिया की सबसे बड़ी कालोनी दिल्ली में किशनगंज है, यह मेरा क्षेत्र है। इसमें बहुत से क्वार्टर्स हैं, जिनमें रेलवे के कर्मचारी रहते हैं। रेलवे कर्मचारी समय पर रेलवे स्टेशन पहुंच सकें, इस कारण उन्हें रेलवे स्टेशन के पास ही क्वार्टर दिए जाते हैं। इस कारण बहुत बड़ी-बड़ी कालोनियां बनाई गई हैं। मंत्री जी ने बहुत ही फास्ट ट्रेनें चलाई हैं। इससे आने जाने की सुविधा हुई है। लोग समय पर अपना काम कर लेते हैं। यह बजट इस देश की जनता को समर्पित किया गया है। जैसा कि श्रीमती शुक्ला जी ने बताया बहुत सी चीजें और भी हैं। रेलवे के अंदर फर्स्ट क्लास, सैकेंड क्लास और थर्ड क्लास में सिक्योरिटी का प्रबंध होना चाहिए। मेरा माननीय मंत्री जी को छोटा सा सुझाव है कि ट्रेन में आम जनता चलती है। उसमें खास तौर से रात को चलने वाली महिलाएं हैं या दूसरे लोग हैं। हमें हर डिब्बे में एक या दो सुरक्षाकर्मी रखने की व्यवस्था करनी चाहिए, जिससे महिलाएं अपने आपको सुरक्षित महसूस करें। मैंने स्वयं देखा है कि रात के समय में कहीं बाहर से आए लोग दूसरे यात्रियों से छेड़खानी करते हैं। इसे देख कर हर डिब्बे में एक या दो सुरक्षाकर्मियों की व्यवस्था होनी चाहिए[i30]।

17.00 hrs.

सभापति जी, मैं अपने क्षेत्र के बारे में एक सुझाव देकर अपनी बात समाप्त करूंगी। मेरे क्षेत्र में रेलवे की किशनगंज कॉलोनी एशिया की बड़ी रेलवे कॉलोनियों में गिनी जाती है, लेकिन उसमें कहीं-कहीं कुछ कमियां हैं, जिनके बारे में मैं आपको बाद में बताऊंगी। किशनगंज रेलवे कॉलोनी में जो क्वार्टर्स हैं, उनमें से कुछ क्वार्टर्स पर ऐसे लोगों का कब्जा है, जिनमें महिला एवं पुरु दोनों हैं, जो रेलवे के कर्मचारी नहीं हैं, लेकिन उन्होंने क्वार्टरों पर कब्जा किया हुआ है। अब न जाने कैसे उन्होंने वे क्वार्टर हथिया लिए हैं। उन लोगों ने क्वार्टरों पर अवैध कब्जा किया हुआ प्रतीत होता है। मेरा आपसे आग्रह है कि इस बारे में आप जांच कराएं और अवैध कब्जों को समाप्त कराएं। उनसे वे क्वार्टर खाली कराए जाएं और जो एक्चुअल रेलवे के कर्मचारी हों उन्हें वे क्वार्टर आबंटित किए जाएं।

महोदय, रेलवे में बहुत प्रगति हुई है। टिकटों के दाम कम हुए हैं। रेलों की संख्या बढ़ी है। देश के किसानों और ि वकलांगों को रेलवे की यात्रा में छूट दी गई है। मेरा निवेदन है कि रेल कर्मचारियों को क्वार्टरों की सुविधा देने हेतु और क्वार्टर बनाए जाएं। क्वार्टरों के साथ-साथ वहां डिस्पेंसरियां हों। डिस्पेंसरियों में डॉक्टर और दवाएं उपलब्ध रहें। डॉक्टर दोनों टाइम उ पलब्ध रहें जिससे सुबह और शाम, दोनों शिफ्टों में काम करने वाले रेलवे कर्मचारी अपनी चिकित्सा करा सकें। जो लोग सुबह ड्यूटी पर जाते हैं, उन्हें शाम को चिकित्सा की सुविधा उपलब्ध कराने हेतु दोनों टाइम डॉक्टरों का उपलब्ध रहना आवश्यक है। जो महिलाएं सुबह काम पर जाती हैं, वे शाम की शिफ्ट में ट्रीटमेंट ले सकें। इसलिए डॉक्टरों की उपलब्धता डिस्पेंसरियों में दोनों समय रहनी चाहिए।

महोदय, मैं कहना चाहती हूं कि जिस समय यहां श्री लालू प्रसाद जी रेल बजट पढ़ रहे थे, तब हम यहां से बार-बार मेजें थप-थपा कर उनके बजट भााण का स्वागत कर रहे थे। मैं अन्त में, एक चुटकला सुनाकर अपनी बात समाप्त करती हूं। एक बार, एक अच्छे व्यक्ति को यमदूत पकड़कर भगवान के पास ले गए। उसने वहां देखा कि थोड़ी-थोड़ी देर में एक घंटी बजती थी। उसने पूछा कि भगवान यह घंटी कैसे बज रही है। ईश्वर ने उसे बताया कि जब भी पृथ्वी पर कोई असत्य बोलता है, तो यह घंटी बज जाती है। जब रेल मंत्री रेल बजट पढ़ रहे थे, तब उधर भारतीय जनता पार्टी वाले लोग नारे लगाकर रेल मंत्री जी के भााण का विरोध कर रहे थे, तो उधर से टन-टन-टन कर के एक घंटी बजी। वह रेल मंत्री के भााण पर भाजपा के असत्य बोलने वालों की घंटी बजी थी।

SHRI JOACHIM BAXLA (ALIPURDUAR): Sir, through you, I would like to mention that the hon. Railway Minister deserves appreciation for having made a positive attempt to lead the Railway in a right direction. I would, however, like to make the following suggestions pertaining to our N.F. Railway:

Gauge conversion between Alipurduar Junction and Cooch Behar should be expedited.

Please give momentum to construction of new railway line from New Moinaguri to Jogighopa via Changrabandha, Boxirhat etc.

Establish link between Guwahati and Siliguri by providing inter-city train.

Please allow stoppage of existing inter-city train running between Alipurduar Junction and New Jalpaiguri at 'Rajabhatkawa' enabling students, both school going and college and university going, and patients going to Siliguri for treatment. No other mode of transport is available to them. It will facilitate to the tourists also.

Please also increase the frequency of Alipurduar – Ranchi Express from two to three days in a week.

All chair car fitted rakes of inter-city express running between APDJ and NJP should be restored.

With these suggestions, I would like to conclude, Sir.

* The speech was laid on the Table.

SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): Sir, the present Railway Budget is not fruitful to the Karnataka State. This time our State is completely ignored.

In my constituency, gauge conversion work between Bijapur – Gadag is in progress since a long time. As per the original plan, the conversion of metre gauge line into broad gauge should have been completed by 1998.

The Government of Karnataka has failed to release the matching grant well within the time. Therefore, progress is very slow. In the present Railway Budget, Union Government has kept only Rs. 20 crore and the State Government has released Rs. 13 crore. The said amount is not sufficient. The conversion work will not complete. Hence, I would like to request the Union Government to take interest for completing the gauge conversion work from Bijapur to Gadag.

* The speech was laid on the Table.

SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA): Mr. Chairman, Sir, I would welcome the Railway Budget in general. At the same time, I cannot refrain from opposing the trend of privatisation that is reflected in the budget distribution system. It shall badly affect the security of food materials.

The most important demand of the Members of Parliament from Kerala was formation of a separate Railway Zone. The Railway Budget keeps mum on this and it is highly objectionable. The Railway gets the maximum income from the railway passengers of Kerala. However, this factor has not been taken into account while allocating funds for developmental purposes of railways.

I do not hesitate to congratulate the Railway Minister for making the Railways a profitable organisation. At the same time, we the people of Kerala are not happy about the proposals. Doubling of railway lines should be given top priority and sufficient funds should be allotted to complete the doubling projects in this year itself.

All the trains that run between Trivandrum and Mangalapuram usually run jam-packed. This throws light on the exigency of more trains on that route. If more trains are to run without hindrance, doubling and electrification of lines must be given highest priority and funds must be allotted. It is unfortunate that there exists an imbalance in allotting funds. I am inclined to say that some States are favoured in the Budget.

We are obliged to have three new trains from Chennai. This kind of liberal attitude should have been shown in allotting new trains to Bangalore and Mumbai also. The train that runs between Ernakulam, Bangalore has been made biweekly[KMR31].

But this will not meet the requirement, if the Railways cannot allot a new train to Bangalore. The proposed train should run daily and the train destination should be extended to Trivandrum. I would propose one more train to run between Trivandrum and Mumbai *via* Konkan route. I am really happy to hear that survey for Chengannur-Sabarimala line is being taken up. At the same time, the proposal of survey of a line from Chengannur to Trivandrum *via* Pandalam and Kottarakkara and Kayamkulam to Punalur *via* Adoor are a long cherished desire of the people living in the eastern side of Kerala. I, therefore, take this opportunity to attract the attention of the Railway Minister, Shri Lalu ji in this matter.

I would like to attract the attention of the Minister to the great disaster happened at Alapuzha to a car and three passengers at a level crossing which was not manned. Several accidents have occurred on earlier occasions also at different places because of which there is need for making these level crossings manned.

Another important requirement is the construction of over-bridges at some of the important stations. Facilities at Model Stations, Kayamkulam and Chengannur should improve and funds must be allotted for making Model Stations. I have to make special mention about Chengannur station. Sabarimala pilgrims come by train, alight at Chengannur, and the facilities provided at the station are far from satisfactory. Thiruvalla being the only railway station in the Pathanamthitta district, it should be declared as a Model Station.

In addition to this, I propose electrification and doubling of Shoranur-Mangalpuram railway line and making Shoranur railway station triangular. I would suggest that a subway at the southern side of Mavelikkara station should be constructed, for which I would like to make a request that funds may be allotted. When making a point regarding development of Cheriyanadu station between Chengannur and Mavelikkara, I would like propose that 36 acres of land that is lying unutilised adjacent to the station has to be utilised for constructing either a loco shed or for strengthening the infrastructure facilities of railways in Kerala.

Before concluding, I would like to mention some more aspects regarding the proposed allotment for Kerala in the Railway Budget. The amount allocated is quite insufficient to meet the requirements.

I would also share the feelings of the people of Kerala that the Railway Budget has neglected the Keralities and would like to add that the Railway Minister, Shri Lalu ji should hasten to remove this kind of feelings from the minds of the people of Kerala.

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति जी, मैं पहले ही दरख्वास्त करता हूं कि मुझे 10 मिनट का समय दिया जाये।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपकी पार्टी का समय पहले ही पूरी हो चुका है, कृपया सहयोग करें।

श्री आलोक कुमार मेहता : सभापति महोदय,

'भारत की यह रेल आज जो, ले रही अंगड़ाई है,

धन्यवाद लालू जी तुमको, शत-शत बार बधाई है।

आमजनों की पीड़ा पढ़कर, दलित गरीब का सपना सजकर,

खादी-कुल्हड़ चल चलाकर, गांधी के सपनों को सजकर,

बजट गजब की बनाई है,

धन्यवाद लालू जी तुमको, शत-शत बार बधाई है।

कहते थे, गरीब का बेटा, किसान, मजदूर, मज़लूम का बेटा,

दलित, दमित, पख्तून का बेटा, देश को क्या चलाएगा,

उनके मुंह पर थप्पड़ लगेगी, जब बजट जमीं पर आयेगा,

हुकते-हुकते थके हैं बैरी, रेल चली रफ्तार में,

ए.सी. रथ पर बैठा वंचित, होरी गाये ताल में,

बजी दुंदुभि प्रगति प्रयाण की, यू.पी.ए. की दुहाई है।

धन्यवाद लालू जी तुमको, जन-जन की बधाई है।'

महोदय, ये चन्द पंक्तियां मैं नहीं पढ़ रहा, हमारे यहां जो आम जनता की ओर से कुछ संदेश आये cé, =xcÉÓ àÉå ºÉä BÉÖEU {ÉÆÉÎBÉDiÉªÉÉÆ àÉéxÉä =rßiÉ BÉEÉÒ cé*[i32]

इस बजट के बारे में आम लोगों की यही भावना है। हमारे आदरणीय नेता लालू प्रसाद जी, यूपीए सरकार के प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह तथा यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि अंग्रेजों को यह हौनेस्ट बिलीफ था कि भारतीय प्रशासन नहीं चला सकते। ऐसा ही हौनस्ट बिलीफ करने वाला एक एलीट सैक्शन है, जिसमें उस पक्ष के लोग भी हैं। उनमें से भी अनेक साथियों ने बजट के बारे में बहुत पॉज़िटीव कमेन्ट्स दिए हैं, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। उन्होंने दल से ऊपर उठकर न्यायपूर्ण ढंग से इस बजट की समीक्षा की है। जिन लोगों ने हौनेस्ट बिलीफ के तहत यह सोचा था कि लालू जी रेल बजट को व्याख्यान बना देंगे, यह बजट उन लोगों के मुंह पर एक तमाचा है। इस बजट के माध्यम से देश की गरीब जनता, किसानों, दलित और विकलागों के लिए वेलफेयर फैक्टर के कदम उठाए गए हैं। यह एक मित्र बजट है। एक ओर ग्रामीण भारत, गवई भारत की आंकाक्षाओं को पूरा करने का काम इसमें किया गया है, दूसरी तरफ सभी वर्गों की अपेक्षाओं का, उनकी सुविधाओं का समवर्द्धन करके, इस बजट को प्रस्तुत करने का काम किया गया है। यह सही है कि पहले बड़े लोग रथ पर बैठा करते थे, इस ट्रैडिशन को लालू जी ने तोड़ दिया है, अब गरीबों के लिए रेल रथ की शुरूआत की है, इसके लिए लालू जी धन्यवाद के पात्र हैं।

इस सदन में बहुत हंगामा होता है कि बजट में बिहार को यह मिला है, बिहार को वह मिला है, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि बिहार को बहुत कम मिला है। इसका मुझे दुख है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि बिहार को मात्र एक दशमलव कुछ प्रतिशत ही बजट एलोकशन हुआ है। उसमें से लगभग तीन प्रतिशत या सवा तीन प्रतिशत वह था, जिसमें मेगा पुल की राशि थी और कुछ बेकलौग्स थे - यानी इस बार बिहार का बजट एलोकेशन मात्र 1.8 प्रतिशत है, जबकि बिहार की आबादी देश की आबादी का नौ प्रतिशत है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि बिहार के संदर्भ में पुनर्विचार करें और लम्बित योजनाओं के साथ-साथ नयी योजनाएं भी नहीं दी गयी हैं। बिहार के साथ भेदभाव किया गया है। मैं ऐसी आशा करता हूं कि मंत्री जी इसकी भरपाई करने का काम करेंगे।

मंत्री जी ने अनुसूचित जाति, जनजातियों और पिछड़े वर्ग की रिक्तियों को भरने के लिए विशेा अभियान चलाया है, जो एक सराहनीय कदम है। यह सामाजिक न्याय की दिशा में बढ़ा हुआ कदम है, जिसके लिए आपका हमेशा कमिटमेन्ट रहा है। यात्री गाड़ियों में आधुनिक सुविधाएं बढ़ायी गयी हैं। पहले सुविधाएं केवल एसी और फर्स्ट क्लास एसी में ही बढ़ायी जाती थीं, लेकिन इस बार आपने एक्सप्रैस और मेल गाड़ियों में सुविधाएं देकर इस धारणा को तोड़ा है। यात्री गाड़ियों में वर्ल्ड क्लास सुविधाओं को देकर आपने अच्छा काम किया है। आपने दलित भाइयों, अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़े वर्ग को आयु सीमा में छूट दी है। कर्मचारियों के कल्याण का भी काम किया है। आपने 14 लाख रेलवे कर्मचारियों की मोरल बूस्टिंग का काम किया है। आपने मानव संसाधन की उत्पादकता को बढ़ाने की दिशा में एक बहुत बड़ा कदम उठाया है। आपने अंशदान में लगभग नौ गुना की वृद्धि की है - यह वेलफेयर स्टेट का एक उदाहरण है। इसके लिए मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। देश के किसानों, दुग्ध उत्पादकों तथा विकलांगों को 50 प्रतिशत रियायत दी है, विकलांग यात्रियों को किराये में 50 प्रतिशत की छूट दी है। गरीब नवाज एक्सप्रैस का प्रोविज़न करके आपने एक सैक्यूलर सोच को पटल पर रखने का काम किया है। गरीब रेल रथ का नाम ही एक सिम्बल है। जिस तरह का सिम्बल पहले था, इस देश में रथ मोडीफाईड रुप में बड़े लोगों के चलने का एक माध्यम हुआ करता था, अब गरीब भी उस रथ में बैठकर अपने आपको गौरवान्वित महसूस कर सकेगा, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। गरीब, पढ़े-लिखे बेरोजगार नवयुवकों को आपने रोजगार देने का काम किया है। हमारे साथी

लल्लन जी इस समय यहां पर नहीं हैं, लेकिन वह बड़ी-बड़ी बातें कर रहे थे और उन्हें केवल नकारात्मक चीजें ही रेल बजट में नजर आ रही थीं[c33]। हम कहना चाहते हैं कि उन्हें बोलने का कोई अधिकार ही नहीं है। जब उनकी पार्टी के रेल मंत्री थे, तब इस देश में गोधरा कांड हुआ, लेकिन वे गोधरा कांड स्थल पर एक बार झांकने भी नहीं गए। उन्हें रेल बजट और रेल की प्रगति के बारे में बोलने का अधिकार बिल्कुल नहीं है। हम क्षोभ व्यक्त करते हैं।...(व्यवधान)

श्रीमती मेनका गांधी ने पिछली बार इस बात को उठाया था।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

...(व्यवधान)

श्री आलोक कुमार मेहता : रिवैन्यू जैनरेशन और रेलवे का फ्रेट उसका ड्रॉपिंग ट्रैंड था, लेकिन आपने लगातार तीन बजट के माध्यम से एक अच्छा ट्रैंड बनाया है। अच्छे-अच्छे अर्थशास्त्री इसका विश्लेाण करके थक चुके थे और जो रेलवे को एक तरह से सफेद हाथी मानकर चल रहे थे, उसे आपने कमाऊ बेटा बनाया है, इसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं और देश की जनता आपको बहुत धन्यवाद देती है।

मैं मंत्री जी के सामने चंद मांगें रखना चाहूंगा। मैं समस्तीपुर क्षेत्र को रिप्रैजैंट करता हूं। समस्तीपुर जननायक कर्पूरी ठाकुर जी की जन्म धरती है। हम मांग करते हैं कि जननायक कर्पूरी ठाकुर की धरती से, समस्तीपुर पुराना डिवीजन भी है, वहां से जननायक के नाम से एक एक्सप्रैस मेल ट्रेन दिल्ली के लिए चलाई जाए। इससे पहले एक ट्रेन थी, जिसे दरभंगा तक बढ़ा दिया गया था।

आरओबी 32 नम्बर गुमटी दलसिंह सराय पर एक रेलवे ओवर-ब्रिज की आवश्यकता है। भोला टाकीज, समस्तीपुर के पास रेलवे ओवर-ब्रिज बहुत आवश्यक है। जनकपुर के पास रेलवे क्रासिंग गेट बनाने की आवश्यकता है। बथुआ में हमें हॉल्ट चाहिए। राजधानी एक्सप्रैस को समस्तीपुर से गुजारने एवं ठहराव की आवश्यकता है। उजियारपुर, दलसिंह सराय, मोहीउद्दीन नगर, शाहपुर पटोरी तथा पूसा स्टेशनों के उन्नयन, आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण की आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ हम माननीय रेल मंत्री जी और दोनों माननीय रेल राज्य मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं। हम अच्छे बजट का भरपूर समर्थन करते हैं।

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद) : महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र में लातुर, उस्मानाबाद मीरज नयी बड़ी रेलवे लाइन का काम चालू है । यह काम बहुत दिनों से कम बजट के कारण पूरा नहीं हो रहा। इस बजट में भी इस लाइन को सिर्फ 44 करोड़ रूपये की मंजूरी की गयी है। हमारी मांग है कि ज्यादा से ज्यादा इसको बजट देकर यह काम जल्दी पूरा करने की व्यवस्था करनी चाहिए। मेरे चुनाव क्षेत्र में तुलजापुर शहर में बहुत बड़ा माता तुलजा देवी जी का मंदिर है इस मंदिर में माता जी का आशीर्वाद लेने के लिए अनेक राज्यों से हजारों लोग आते हैं। इसलिए वहां रेलवे की मांग है। नयी लाइन उस्मानाबाद, तुलजापुर, शोलापुर करना चाहिए। हमने इसकी मांग भी की है लेकिन इस बजट में कोई भी मंजूरी नहीं दी गयी है। 2006-2007 के बजट में महाराट्र के मराठवाड़ा विभाग को सिर्फ 90 करोड रूपयों की मंजूरी दी गयी है। 2005-2006 के साल 121.44 करोड़ की मंजूरी दी गयी थी। हर साल महाराट्र राज्य रेलवे को जयादा महसूल देने वाला राज्य है। मुंबई में ज्यादातर लोग ट्रेन से जाना पसंद करते हैं और हर महाराट्र का गांव के आदमी को रेलवे से आना जाना पड़ता है और इसलिए महाराट्र

राज्य के लिए ज्यादा बजट की मंजूरी करना आवश्यक था लेकिन रेलवे मंत्री जी ने सिर्फ बिहार और पटना सामने रख कर ये बजट सादर किया।

महाराट्र के अहमदनगर, बीड, परळी ये जो नयी लाइन है, उसके सिर्फ 10 करोड़ रूपयों की मंजूरी दी गयी है। अकोल, पूर्णा लाइन को सिर्फ 26 करोड़ की मंजूरी दी गयी है। मंत्री जी को ये ध्यान देना चाहिए कि जो राज्य रेलवे को ज्यादा बजट देता है उस पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए परन्तु महाराट्र को इस बजट में कुछ नहीं मिला।

ये बजट कार्य की दृटि से बहुत ही कम कर दिया है। इस तरह हर साल बजट दिया गया तो मराठवाड़ा के रेलवे लाइन पूरा होने में बहुत साल लगेंगे। मेरे क्षेत्र के करमाला तहसील में वार्शीबे में एक रेलवे लाइन जाती है। वहां पर एक गेट लगाने की मांग है लेकिन वो मांग भी इस बजट में पूरी नहीं हुयी।

इस बजट को देखते हुए ऐसा लगता है कि महाराट्र राज्य पर पूरा अन्याय किया गया है। मैं मंत्री जी से आशा करती हूं कि मेरे द्वारा की गयी मांगों को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी इस कार्य को पूरा करवायेंगे।

* The speech was laid on the Table.

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़) : सभापति महोदय, अभी हमारे मित्र आलोक जी कह रहे थे कि इस बार माननीय सदस्य पार्टी लैवल से ऊपर उठकर रेल बजट का समर्थन कर रहे हैं, यह बात सच है। हम इसका समर्थन इसलिए कर रहे हैं, क्योंकि इस बार लालू जी ने स्लोगन थोड़े कम किए हैं। अभी गरीब रथ के बारे में बड़ा विवाद हो रहा था, चर्चा हो रही थी। मैं उस विवाद में नहीं जाऊंगा।...(व्यवधान) यादव जी, आप काफी सीनियर सदस्य हैं, फिर हम बच्चों को क्यों टोकते हैं।...(व्यवधान) यादव जी के सामने तो हम बच्चे हैं।...(व्यवधान) हम बजट का स्वागत इसलिए करते हैं क्योंकि देश के इकोनॉमिक सीनेरियो की अपेक्षा के अनुरूप उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं बजट का दुबारा इसलिए स्वागत करता हूं क्योंकि उड़ीसा सरकार ने लगभग 800 करोड़ की प्री-बजट डिमांड की थी - कुछ क्षेत्रों में और करते तो अच्छा होता, लेकिन उन्होंने प्रदेश की डिमांड के अनुरूप रेल बजट में स्वीकृति दी है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं।...(व्यवधान) यहां आडवाणी जी के रथ की याद करने वाले लोगों को थोड़ा देखना चाहिए। यह प्रजातंत्र है। अच्छी चीज को स्वीकार करना चाहिए, हर चीज में राजनीति या बेढंगी बातें नहीं करनी चाहिए, इसे हम मानते हैं, इसीलिए एप्रीशिएट कर रहे हैं। इस बात पर भी ताली बजाइए कि हमारे पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय से, जिसे इन्होंने पोलीटिकल लैवल पर बहुत चैलेंज किया था, पिछले बजट सत्र में चिदम्बरम जी ने बड़ा ढिंढोरा पीटा कि हमने अपने कमिटमैंट को पूरा किया, हमने नेशनल रूरल इम्प्लॉयमैंट गारंटी स्कीम को इतने करोड़ रुपये ÉÊnA[R34]।

एक भी पैसा नहीं दिया। जनरल बजट की चर्चा में हम इसका उल्लेख करेंगे। आम आदमी के बारे में बजट में हाइप खड़ा किया गया था, घोा किया जाता था, लालू प्रसाद जी इसलिए बधाई के पात्र हैं कि माननीय अटल बिहारी वाजपेयी

जी के शासन काल में जो इकोनॉमिक पालिसी देश को दी गयी, उसका लाभ उन्हें इस बार मिल रहा है। इसके तहत उन्होंने बजट को मार्केट फ्रेंडली और बिजनेस फ्रेंडली बनाया। मंत्री जी ने गरीबों के ऊपर माल भाड़ा और व्यय भाड़ा नहीं बढ़ाया, यह अच्छी बात है। इस बार बजट में कम से कम कुल्हड़, खादी और लस्सी नहीं है। इस बारे में मेहता जी बता सकते हैं कि कौन से कोच में, कौन से स्टेशन पर, कौन सी रेलगाड़ी में कुल्हड़ मिलता है। हम देश भर में प्रवास करते हैं, हमें कहीं भी कुल्हड़ नहीं मिलता, लस्सी नहीं मिलती। इस बार कम से कम अच्छा बजट पेश किया गया है। इस बार के बजट में कुल्हड़, खादी और लस्सी से ऊपर उठकर कुछ डेवलपमैंटल एप्रोच अपनाई गई है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी के अच्छे इकोनॉमिक एडमिनिस्ट्रेशन के कारण रेल मंत्री जी को 11 हजार करोड़ रुपये मिले। सब जानते हैं कि व्यापार धंधे में रातों-रात प्रॉफिट नहीं होता। यह प्रॉफिट लम्बे समय और अच्छे डिसिप्लिन के कारण होता है। इसी कारण मंत्री जी की जेब में 11 हजार करोड़ रुपये आये, तभी मंत्री जी ने बजट में अच्छी चीजें दीं। इसके लिए इन्हें धन्यवाद देना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं ज्यादा लम्बा भााण नहीं करना चाहता। केवल एक-दो विाय, जो तुरंत मेरे ध्यान में आ रहे हैं, उन्हीं का उल्लेख करना चाहता हूं। मंत्री जी ने रेल बजट में 55 नयी ट्रेनें चलाने की बात की है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि मंत्री जी ने पिछले रेल बजट में जितनी नयी ट्रेनें चलाने का कमिटमैंट किया था, उनके बारे में क्या वह व्हाइट पेपर निकालेंगे? मैं एक ट्रेन का उदाहरण देना चाहता हूं। उड़ीसा में मेरे चुनाव क्षेत्र से होते हुए भुवनेश्वर एक्सप्रैस चलती है। मंत्री जी ने उस समय कमिटमैंट किया था कि राज्य की राजधानी से लेकर सम्बलपुर तक एक्सप्रैस ट्रेन चलायेंगे। रेल बजट 24 फरवरी को प्रस्तुत हुआ, लेकिन उसके 15 दिन पहले वह ट्रेन चली, यानी लगभग एक साल के बाद उन्होंने नयी ट्रेन चलाई। अभी 55 नयी ट्रेनें चलाने की बात हो रही है। मेरी बहन किरण जी कुछ ट्रेनों के बारे में कह रही थीं। उनके इलाके में जिस लाइन पर पटरी बदलनी है, वह दो-तीन साल बाद बदली जायेगी लेकिन वहां भी नयी ट्रेन की घोाणा हो गयी। अब मंत्री जी इसे सचमुच चलायेंगे या वह भी घोाणा ही रहेगी, इस बारे में मैं चाहता हूं कि व्हाइट पेपर निकाला जाये - मैं इसे क्रिटिसाइज नहीं कर रहा हूं। मैं पूछना चाहता हूं कि हकीकत क्या है ? माननीय मंत्री जी जब अपना उत्तर देंगे तब यह हकीकत बतायें।

सभापति महोदय, अभी अखबारों में एक खबर आयी कि दिल्ली से आगरा होते हुये ग्वालियर एक्सप्रैस तक एक ट्रेन चलेगी। वह एक अलग लाइन होगी जिस पर वह स्पीड से चलेगी। इस बारे में दो-तीन दिन बाद एक आर्टिकल निकला, दो-चार लेख निकले, मीडिया के मित्र यहां बैठे हुए हैं, उन्होंने ढूंढ़ निकाला कि इसके लिए जितने सिक्योरिटी इक्विपमैंट्स लगने चाहिए, उतने नहीं लगे हैं। मंत्री जी ने पिछले बजट में कमिटमैंट किया था कि हम एक फॉस्ट ट्रेन चलायेंगे, जिसे उन्होंने जल्दबाजी में चला दी। मैं एक बात पूछना चाहता हूं कि जो एग्जीस्टिंग ट्रेन चल रही थी, उसमें एडिक्वेट सिक्योरिटी मैजर्स नहीं थे लेकिन जब उन्होंने एक नई ट्रेन चलाने का कमिटमैंट किया था, तो दोनों सैक्टर्स में जितने ऐडिक्वेट रेल सिक्योरिटी इक्विपमैंट्स होने चाहिये थे, हमें शंका है कि उतने उनमें नहीं है।

मैं एक-दो वियों के बारे में और कहना चाहता हूं। उड़ीसा में आजादी के बाद दो नयी लाइन शुरू हुई -- तालचेर-सम्बलपुर और दूसरी कोरापुट-रायगढ़। हम बार-बार कहते हैं कि उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है, जहां लगभग 40 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे रहते हैं। हमें वहां किसी की दया नहीं चाहिए क्योंकि हमारे पास जितने संसाधन हैं, उतने संसाधनों को एक्सप्लोर करने का हमें मौका दिया जाये। अब बुनियादी ढांचा खड़ा करने की जिम्मेदारी केन्द्र सरकार की है।

मंत्री जी ने फ्रेट कॉरीडोर का कान्सैप्ट रखा है, इसका मैं स्वागत करता हूं, लेकिन फ्रेट कॉरीडोर का राजनीतिकरण नहीं करना चाहिए। हमारे वामपंथी मित्र, अंतर्राट्रीय बात करने वाले वामपंथी मित्रों को आखिरी दिनों में लगा कि पता नहीं लालू प्रसाद जी उनके गांव कोलकाता में रेल पहुंचा पायेंगे या नहीं ? मैं बहुत जानकार नहीं हूं, मैं अपने वरिठ सदस्यों से पूछ रहा था कि यह फ्रेट कॉरीडोर क्या है [r35][r36]? उन्होंने समझाया कि जो देश का माल होता है, जो

ढ़ोने लायक चीज होती है और यह ट्रैफिक पैसेंजर की लाइन थोड़ी अलग होने से व्यवसाय में सुविधा होगी, मुनाफा अच्छा होगा । अभी वेस्टर्न कोस्ट से लेकर ईस्टर्न कोस्ट तक लाइन लाने की बात कही गई लेकिन सब चीज क्या कलकत्ता में टर्मिनेट होगी ? यह पोर्ट आधारित होना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि ईस्टर्न कोस्ट में ही प्रमुख बन्दरगाह पैरादीप है, उसके नजदीक धमरा बन्दरगाह बनने वाला है, उसी के अंदर इसे क्या कहीं टर्मिनेट करेंगे ? जो उड़ीसा की खनिज सम्पदा है, क्या वह वेस्टर्न कोस्ट को जा सकती है ? क्या इसका री-एलाइनमेंट किया जा सकता है ? यह मेरा सुझाव है। उड़ीसा को बुनियादी ढ़ांचे की दो-तीन प्रमुख बातों की जरुरत है। हम आपको धन्यवाद देते हैं कि आपने दायतारी-बांसवारी लाइन में 150 करोड़ रुपया दिया। यह आने वाले दिनों में पूरा हो जाए तो अच्छा होगा। इसी तरह से कटक-भुवनेश्वर के अंदर और कटक-भुवनेश्वर के दूसरी बाजू में बड़ी-बड़ी नदियां हैं, महानदी, काठोजोड़ी-कोअरन्या नदियों के ऊपर सालों से पुलिया बनाने का काम जो चल रहा है, उस पुलिया का काम कितनी जल्दी पूरा हो जाएगा ? यह मैं जानना चाहता हूं। प्रमुख लाइन तालचेर-भिमड़ागढ़ के नाम पर 2004-05 के अंदर सरकार ने सैंक्शन की। उसी साल पांच करोड़ रुपया बजट में अनुदान किया गया लेकिन बाद में उस पर कोई रुपया खर्च नहीं किया गया। इस बार दस करोड़ रुपया दिया गया है और लगभग 800 करोड़ रुपया इस पर लागत लगेगी लेकिन उसमें दस करोड़ रुपया दिया गया है, वह पर्याप्त नहीं है। ज्यादा पैसा नहीं चाहिए लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह थोड़ा शेयर बढ़ाएं और पैसा दें। यह प्रमुख लाइन है। उड़ीसा में आयरन सैक्टर, कोल सैक्टर और बन्दरगाह इन तीनों के बीच में संयोजन करने वाली यह लाइन होगी। इसी तरह से अनुगूल से लेकर सुकिन्दा यह प्रमुख लाइन है, इस इंफ्रास्ट्रक्चर को सरकार ज्यादा पैसा दें तो अच्छा होगा।

अंत में, मैं यात्री सुविधाओं के बारे में कहना चाहता हूं और मैं माननीय रेल मंत्री जी को लिखकर विनती करूंगा लेकिन मैं गांव की समस्या का उल्लेख करना चाहता हूं। रेलवे लगभग 11000 करोड़ रुपये का प्रॉफिट करती है। ईस्ट कोस्ट रेलवे में और देश में एक प्रमुख रेलवे स्टेशन तालचेर है जहां से मैं आता हूं। लगभग 1300 करोड़ रुपये का लाभ रेलवे को उसी से होता है। 7-8 प्रतिशत लाभ मेरे गांव से रेलवे को आता है, वहां कई ट्रेन्स होकर जाती हैं लेकिन तीन-चार ट्रेन वहां से होकर नहीं जाती हैं। जो नयी ट्रेन सम्भलपुर-भुवनेश्वर एक्सप्रेस चली है, जो सम्भलपुर से लेकर भुवनेश्वर तक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलती है और पुरी से जयपुर और आने वाले दिनों में रायपुर से भुवनेश्वर चलने वाली है, यह ट्रेन तालचेर से होकर जाए। ऐसा मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं। मैं रेल मंत्री जी की प्रशंसा करता हूं कि इस बार उन्होंने कम से कम नारेबाजी छोड़कर वास्तव में कुछ काम किया है और भी मुख्य काम करेंगे तो देश के लिए अच्छा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

डॉ. रामेश्वर उरांव (लोहरदगा) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं रेल बजट 2006-07 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं शुरू में ही यह बताना चाहता हूं कि श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी के मार्गदर्शन में जो रेल बजट लालू जी ने बनाया है, वह बेमिसाल cè[R37]। इसकी सर्वत्र सराहना हो रही है। आप लोग यहां इस बात को मानें या न मानें। सराहना कई मायनों में हो रही है। सबसे पहले

तो इस बात की सराहना हो रही है कि यह रेल बजट आम आदमी को रेल के साथ जोड़ता है। यहां कुछ माननीय सदस्य गरीब रथ की चर्चा कर रहे हैं, लेकिन मैं बिना नाम लिए कहना चाहूंगा कि एक रथ पहले चला था, जिसकी वजह से सारे देश में कैसी स्थिति पैदा हो गई थी और एक गरीब रथ यह है, जिसके चलने से देश के लोग आपस में जुड़ेंगे, चाहे वे किसी भी धर्म या जाति के हों, सभी उसमें बैठकर सफर करेंगे। यही फर्क उस रथ में और इस गरीब रथ में है। सराहना का एक कारण यह भी है कि यह लगातार तीसरा रेल बजट है, जिसमें यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है और माल भाड़े को भी सरल तथा युक्तिसंगत बनाया गया है। जब मैं सांसद नहीं था, तो हम लोगों का दिल धड़कता था कि आज रेल बजट पेश होगा, पता नहीं कितना किराया बढ़ेगा और कितना माल भाड़ा बढ़ेगा। लेकिन लालू जी द्वारा पेश यह तीसरा रेल बजट है, जिसमें कोई किराया नहीं बढ़ाया गया, बल्कि घटाया गया है. यह सचमुच सराहनीय बात है।

इस रेल बजट द्वारा रेल लाइनों का भी विस्तार किया जा रहा है। बजट में कहा गया है कि इस साल 550 किलोमीटर नई रेल लाइंस तैयार हो जाएंगी। यह कम उपलब्धि नहीं है। इसके अलावा देश में नई रेलगाड़ियां भी चलाई जाएंगी और सुविधाएं भी बढ़ाए जाने की बात कही गई है। रेल बजट भााण मे रेल मंत्री जी ने स्पट कहा है कि रेल में सुविधाएं बढ़ाई जाएंगी। इसके अलावा रेल सुरक्षा उपाय भी बढ़ाए जा रहे हैं, जिसकी वजह से दुर्घटनाओं में कमी हो रही है और अपराध भी कम हुए हैं।

इस मौके पर मैं कुछ सलाह भी देना चाहूंगा। आजादी के बाद जितनी रेल लाइंस बनी हैं और जितनी रोड्स बनी हैं, अगर तुलना की जाए तो रोड्स ज्यादा बनी हैं, रेल लाइनों का उतना विस्तार नहीं हुआ है। इस कारण रेल रोड के साथ प्र ातिस्पर्धा में पीछ रह गई। इसलिए रेल लाइनों का विस्तार करने की जरूरत है। रेल मंत्री जी का यह कहना कि यात्री भाड़ा, माल भाड़ा नहीं बढ़ाया जाएगा, एक अच्छी बात है। उससे भी अच्छी बात यह होगी कि दूरस्थ क्षेत्रों में, आदिवासी बाहुल्य इलाकों में, गरीब और पिछड़े इलाकों में रेल लाइनों का विस्तार हो। मैं उन माननीय सदस्यों की इस बात से सहमत हूं जिन्होंने यह कहा कि दूरस्थ स्थानों में, पिछड़े और आदिवासी इलाकों में रेल को ले जाना चाहिए, ताकि वहां के लोग भी इसे देखें कि रेल क्या चीज होती है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी को सलाह दूंगा कि अगले रेल बजट में रेल विस्तार पर ध्यान दिया जाए।

रेल यात्रा को सस्ता और आर्काक बनाया गया है। विमान सेवा से टक्कर लेने के लिए ए.सी. प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के किरायों को कम किया गया है। मैं रेल मंत्री जी को सलाह दूंगा कि इसे और आर्काक बनाया जाए। जैसे ि वमान सेवाओं में आजकल फ्रीक्वेंट फ्लायर्स बेनिफिट स्कीम चालू है, उसी तरह से रेलवे में भी फ्रीक्वेंट ट्रेवलर्स बेनिफिट स्कीम लागू की जाए। इससे लोग रेल के प्रति आकर्िात होंगे और ज्यादा से ज्यादा पाइंट्स अर्न करके हिन्दुस्तान में कहीं भी ट्रेन द्वारा अपने परिवार के साथ घूम सकते हैं।

किसानों और डेयरी उत्पादन में लगे लोगों के लिए किराए में 50 प्रतिशत की छूट दी गई है, यह भी सराहनीय बात है। यह काम लालू जी ही कर सकते थे। इसके साथ ही मैं उनसे यह भी कहना चाहूंगा कि छोटे और मध्यम किसानों तथा डेयरी उत्पादन में लगे लोगों को भारत दर्शन रेल द्वारा कराया जाए। अगर उन्हें एक राज्य से दूसरे राज्य में ले जाया जाएगा, तो वे वहां जाकर देख सकते हैं कि कैसे उन्नत फार्मिंग होती है, कैसे दूसरे राज्य में डेयरी फार्मिंग होती है और वहां इसमें कितनी उन्नति हुई है। इससे वे भी अपने राज्य में आकर वैसी तकनीक अपनाकर खुद की और राज्य की उन्नति कर सकेंगे। इससे यह भी फायदा होगा कि जो लोग मात्र पढ़ते हैं और जानते हैं कि भारत एक देश है, लेकिन उससे कभी आगे नहीं बढ़ पाए, उसे देख नहीं पाए[R38] इस देश की विशालता को देखेंगे, इसकी संस्कृति को पहचानेंगे और राट्रीय भावना इससे और बढ़ेगी। इसलिए मैं सलाह दूंगा कि भारत दर्शन का प्रोग्राम रेल मंत्री जी जरुर बनाएं।

महोदय, रेलवे में खेलकूद की चर्चा माननीय मंत्री जी ने की है। इनके आने के बाद खेलकूद को बढ़ावा मिला है। मैं खेलकूद से संबंधित व्यक्ति हूं इसलिए मैं इस बात को जानता हूं। लेकिन इसमें और बढ़ावा देने की जरूरत है। रेलवे में

हॉकी के खेलकूद का स्थान झारखंड, उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और मध्य प्रदेश है। इन इलाकों में एस्ट्रोटर्फ के मैदान बनाए जाने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय इस पर विचार करे और इसको बढ़ावा दे। रांची में जब माननीय रेल मंत्री जी गये थे तो मैंने कहा था कि रांची में एस्ट्रोटर्फ का हॉकी मैदान अवश्य बनाया जाना चाहिए। एस्ट्रोटर्फ का मैदान वे रांची में, राउरकेला, चक्रधरपुर और मध्य प्रदेश में जहां भी संभव हो वहां बनवाएं।

इसके बाद में झारखंड पर आउंगा जहां के लोगों ने मुझे यहां भेजा है। माननीय लालू जी का बहुत-बहुत धन्यवाद क्योंकि उन्होंने झारखंड को पांच नयी ट्रेनें दी हैं. यह पहला मौका होगा जब आदिवासी बहुल इलाके झारखंड के लिए इन्होंने दी है। लोगों ने माननीय लालू जी को बधाई देने के लिए मुझे टेलीफोन किया है। हम उनको इस मौके पर धन्यवाद और बधाई देते हैं। लेकिन महोदय, इससे काम नहीं चलेगा। अभी वहां ट्रेनों की लाइनें बहुत कम हैं। इसलिए नयी लाइनों का विस्तार होना चाहिए जिनके बारे में उन्होंने इसमें कुछ नहीं कहा है, कोई घोाणा नहीं की है।

लोग कहते हैं कि यह बिहार रेल बजट है। मैं झारखंड से जरुर हूं लेकिन मैं मूलतः बिहार का रहने वाला हूं। बिहार बहुत पिछड़ा और उपेक्षित इलाका रहा है। अगर माननीय लालू जी ने बिहार में रेल की दो-चार लाइनें बनवा दी, ट्रेनें चलवा दीं तो अच्छा किया है, पिछड़े इलाके को उन्नत करने की कोशिश की है। इससे लोगों को भारत से जोड़ने की कोशिश की है, सरकार से जोड़ने की कोशिश की है और यह एक प्रशंसनीय बात है। लेकिन मैं अपेक्षा करुंगा कि उनकी ऐसी ही नजर झारखंड पर भी रहे तो अच्छा होगा। ट्रेन तो उन्होंने शुरु की ही है लेकिन नयी रेल लाइनों का विस्तार भी वे करेंगे, ऐसी मुझे आशा है। जब माननीय रेल मंत्री जी लोहरदंगा गये थे लोहरदंगा बड़ी रेल लाइन में बदली थी और वे उसके उद्घाटन में गये थे। उन्होंने घोाणा की थी कि गुमला को बड़ी रेल लाइन से जोड़ेंगे लेकिन इस बजट में उसकी कोई घोाणा नहीं हुई है, इस पर मुझे आश्चर्य है। गुमला-सिमडेगा आदिवासी बहुल इलाका है उन्हें रेल से जोड़ा जाना चाहिए, यह मैं मांग करता हूं। झारखंड में रेल के बहुत से पेंडिंग प्रोजैक्ट्स हैं। कोडरमा से हजारीबाग, हजारीबाग से रांची को जोड़ने का काम शुरू हुआ है लेकिन प्र ागति बहुत धीमी है। दुमका की स्थिति भी यही है। लोहरदंगा से टोरी की भी यही स्थिति है, प्रगति नहीं हो रही है। मैं मांग करता हूं कि इसमें प्रगति लायी जाए।

एक सामान्य व्यक्ति का जो दर्द है उसको मैं बता रहा हूं। दिल्ली से रांची के लिए ट्रेन चली है। उसके बीच में जो स्टेशन आते हैं वहां लोग आरक्षण कराते हैं लेकिन उनको डिब्बे का पता नहीं होता है। दिल्ली से चढ़ने वाले तो जानते हैं लेकिन बीच के स्टेशन पर सैकिंड क्लॉस, स्लीपर कहां लगेगा, लोगों को पता नहीं चलता है और वे पूरे स्टेशन की परिक्रमा करते रहते हैं। उनकी मांग है कि स्टेशन मास्टर खबर करे कि कौनसा डिब्बा कहां लगेगा[r39]? ये सामान्य व्यक्ति की कठिनाइयां हैं, इसलिए उन्होंने मुझे कहा है कि इसकी जरूर चर्चा कीजिए। महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए काफी समय दिया, इसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Sir, the hon. Member has made a very valid point. I do not know whether the hon. Minister has taken note of it or not. About the frequent rail travellers, some concessions may be added as is being done for frequent fliers in the airlines. Accordingly, some provision should be made by the Railways.

श्री वी.के. टुम्मर (अमरेली) : महोदय, माननीय प्रधान मंत्री एवं आदरणीय सोनिया गांधी जी के निर्देश पर माननीय रेल मंत्री जी ने मीठा मीठा बजट पेश किया जो निःसंदेह आर्थिक विकास को गति देने वाला और आधुनिकीकरण में मददगार होगा। माननीय रेल मंत्री जी रेलवे सम्पत्ति का उपयोग किया है उससे रेलवे को अतिरिक्त आय प्राप्त हुयी है, जिससे यह बजअ जनता में बोझ वाला नहीं है इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी प्रशंसा के पात्र हैं। देश में पहली बार भारतीय रेल की विततीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प हुआ है, जिससे हमारा फंड बैलेंस बढ़कर 11 हजार करोड़ एवं लाभांश पूर्व आंतरिक संसाधन भी 11 हजार करोड के ऐतिहासिक स्तर पर पहुंच गये हैं। इससे पहले भारतीय रेलवे डिविडेंड का भुगतान भी नहीं कर पाती है आज रेलवे के सभी उपक्रम लाभ कमा रहे हैं । एक समय था कि रेलवे ऋण संकट में फंस गयी थी, परन्तु माननीय लालू जी ने ऋण संकट से उबारा ही नहीं अपितु उसके एक लाभदायक मुकाम पर पहुंचा दिया है।

देश में पटरी भी वही है, इंजन भी वही है, डिबबे भी वही हैं और स्टाफ भी वही है, परन्तु आज रेल एक नूर की तरह महक रही है, उसके लिए विपक्ष को यूपीए सरकार का आभार व्यक्त करना चाहिए। यह रेल बजट एक तरह से आम आदमी का बजट है, जिसमें यात्री किराये नहीं बढ़े हैं, माल भाड़ा भी नहीं बढ़ा है, ज्यादा नयी रेल सेवा शुरू करने का ऐलान किया गया है। साथ ही साथ कई रियायत किये जाने की घोाणा की है। इस साल जो रेलवे की वार्िक योजना तैयार की है वह अब तक सबसे ज्यादा वाली है जो इस बात की ओर इशारा करता है आने वाले समय में रेलवे की काफी ज्यादा काया पलट होगी।

परिवहन यातायात में रेलवे का काफी महत्व है क्योंकि इससे एक ओर माल को एक सान से दूसरे स्थान को माल शीघ्रता के साथ पहुंचाया जा सकता है और माल सुरक्षित ढंग से पहुंच जाता है और इस

* The speech was laid on the Table.

पर लागत भी बहुत कम आती है । इस चालू र्वा के दौरान 11 प्रतिशत की ऐतिहासिक वृद्धि करते हुए 668 मीलियन टन की लोडिंग करने का एक नया कीर्तिमान बनाया है साथ माल को शीघ्रता के साथ भेजने के लिए नयी योजनायें उत्सावर्द्धक है जब माल को भेजने में लागत कम होगी तो उसका सीधा असर यह होगा कि कीमत में कमी रहेगी। माल व्यवसाय में एक पायलट प्रोजेक्ट के माध्यम से दो मार्गो पर 25 टन एक्सल लोड की मालगाडियां चलाने का निर्णय लिया है। कभी व्यापारियों एवं उद्योपतियों को वेगन उपलबध नहीं हो पाते थे और उन्हें पेट्रोल एवं डीजल से चलने वाले वाहनों से अपना माल भेजना पड़ता था, परंतु वेगनों का उत्पादन 25 प्रतिशत बढ़ाने का लक्ष्य जो रखा है, उससे व्यापारियों एवं उद्योगपतियों को बहुत ही राहत मिलेगी। इससे लागत घटाओं एवं व्यापार बढ़ाओ में रेलवे का योगदान मिलेगा।

इस बजट में नवीनतम तकनीकी का प्रयोग कर रेल सेवा का आधुनिकीकरण का कार्य सराहनीय है। इस साल 200 रेलगाड़ियों की स्पीड बढ़ाकर यात्रियों को कम समय में अपने गंतव्य स्थान पहुंचाया जायेगा। समय के साथ लोगों को अपना समय बहुत कीमती लग रहा है और रेलवे ने इसको अच्छी तरह से समझा है रेलवे की स्पीड को बढ़ाकर लोगों का समय बचाने का काम किया है। उसके लिए यूपीए सरकार बधायी की पात्र है। सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि गर्मियों के समय में रेलवे की यात्रा बहुत होती है। लोगों को कंफर्म टिकट नहीं मिल पाता है, जिसके करण लोगों को बहुत ही

दिक्कत होती है, इसके लिए सरकार को यह प्रयास करना चाहिए कि लोगों को कन्फर्म टिकट मिले, जिससे वह अपने परिवार सहित सुखमय एवं मुस्कान के साथ यात्रा कर सके।

इस रेलवे बजट ने रेलवे की तस्वीर को बदलने का जो प्रस्ताव किया है, उसके कइ अच्छी बातें हैं और अपनी भावनाओं को बताने में असमर्थ हूं। माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि गुजरात के सौराट्र क्षेत्र को इस बजट से कुछ नहीं मिला है और हमें न्याय नहीं मिला है। देश के कई भागों में लोग रेलवे का पूरा फायदा उठाते हैं, परन्तु सौराट्र में रेलवे सेवा मांग के अनुरूप नहीं है। पहले भी ऐसा होता रहा है, इस बार भी ऐसा हुआ है। सौराट एक व्यापारिक केन्द्र है और यहां पर कइ बंदरगाह हैं और माल का विदेशों से लाना एवं भेजने का कार्य बहुत बढ़ा है, परन्तु रेल सेवा में कोई सुधार नहीं हुआ है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में ढासा से जेतलसर के बीच जो नैरोव लाइन है, उसको ब्राडगेज लाइन में परिवर्तन करके इस क्षेत्र से अन्य क्षेत्रों के लिए लंबी रेल सेवा शुरू करने का आग्रह कर चुका हूं, परन्तु उस पर अब तक कोइ कार्यवाही नहीं हुयी है। माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र से अभी तक कोइ भी लंबी यात्रा वाली रेल सेवा नहीं है, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को अहमदाबाद जाना पड़ता है और इसके लिए ट्रेन बदलनी पड़ती है और कइ दिक्कतों का सामना करना पड़ता है इसलिए ढासा से जेतलसर की नैरोव लाइन को ब्राड गेज लाइन में परिवर्तन करने का कार्य इसी बजट में शामिल करने का कट करें।

सौराट में महुआ, राजूला, सावरकुडला दामनगर होकर एक रेल सेवा धौला रेलवे स्टेशन जाती है, जिसमें हीरे के कारीगर एवं हीरे के व्यापारी सूरत एवं मुंबई जाने के लिए इस रेल सेवा का प्रयोग करते हैं। इसी रेल सेवा को जो महुआ से धोला चलती है, उसमें एक ए.सी थ्री, एक स्लीपर एवं एक जनरल डिब्बा लगाया जाये, जिससे भावनगर से बांद्रा जाने वाली रेल सेवा को धौला रेलवे स्टेशन पर जोड जाये, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली के हीरे के कारीगरों को अहमदाबाद सूरत एवं मुंबई सीधे यात्रा करने की सुविधा मिल सके। साथ ही साथ वलसाड डायमेड नगरी नाम से नयी रेल सेवा मेरे संसदीय क्षेत्र के अमरेली से वलसाड के बीच महुआ एवं राजूला अमरेली से वलसाड के बीच महुआ एवं राजूला होकर चलायी जाये क्योंकि अमरेली एवं अहमदाबाद के बीच मीटर गेज लाइन को बदल कर ब्राड गेज लाइन कर दिया है, परन्तु इस पर अभी तक लंबी यात्रा वाली रेल सेवा नहीं चलायी है। रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वेरावल एवं जबलपुर के बीच रही रेल सेवा का ठहराव गोन्डल किया जाये, जिससे इस क्षेत्र के आसपास के लोगों को रेलवे की सुविधा मिल सके। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल सेवा 9271 एवं 9272 में महुआ रेलवे स्टेशन से और बोगी लगायी जाये क्योंकि यह रेल सेवा बहुत ही भरी होती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में पिपावाव एक बंदरगाह है सुरेन्द्र गर पिपावाव ब्राडगेज रेलवे लाइन का जो कार्य चल रहा है उसको जाफराबाद तक बढ़ा दिया जाये तो जाफराबाद की व्यापारिक गतिविधियों को बढ़ाया जा सकता है। जूनागढ़ में और जूनागढ़ में फर्टिलाइजर के रेक बढ़ाया जाये क्योंकि रेको के अभाव में फर्टीलाइजर किसानों को समय पर नहीं मिल पाती है। सौराट के रेलवे स्टेशनों पर रेलवे बुनियादी सेवा पर्याप्त ही है उसको उपलबध करवाया जाये। मेरी जानकारी में आया है कि सौराट में रेलवे की ठेकेदारी में कुछ ही लोगों की माफियागरी चल रही है, जिसमें रेलवे के अधिकारी भी शामिल हैं, जिसके कारण रेलवे के कार्य संतोाजनक ढंग से नहीं हो पा रहे हैं, इसकी जांच करवायें तो रेलवे के हित में होगा। सौराट के महुआ से धोला के बीच रेलवे सेवा 236 चलती है जो महुआ से 1735 बजे चलकर धोला 2110 बजे पहुंचती है और वहीं खड़ी हो जाती है अगर इसको महुआ से अहमदाबाद तक पैंसेंजर रेल सेवा कर दिया जाये तो मेरे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा होगा और रेलवे को राजस्व भी मिलेगा।

पश्चिम रेलवे जोन का 80 प्रतिशत रेलवे लाइन गुजरात में है परन्तु इसका जोन मुम्बई है जो गुजरात के साथ अन्याय है और प्रशासन में कुशलता नहीं आ पा रही है और अधिकारियों को आने जाने में खर्चा भी बहुत हो रहा है। एनडीए

सरकार ने गुजरात के साथ विश्वासघात कियाह इसके लिए यूपीए सरकार को पश्चिम रेलवे जोन का कार्यालय अहमदाबाद या गांधीनगर में बनाया जाये।

सौराट की जनता के चेहरे पर इस रेलवे बजट से मुस्कान नहीं आयी है। अतः माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि सौराट के लिए इस बजट में कुछ स्थान दे यहां पर भगवान कृण का स्थान द्वारका भी है। कई पर्यट स्थल हैं और कई अलग किस्म के उद्योग हैं और कई बंदरगाह हैं। देश के डेयरी उद्योग चल रहे हैं । अगर आप सौराट क्षेत्र का एक बार दौरा करें तो आपको इस क्षेत्र का महत्व दिखायी देगा जो आपने इस रेल बजट में नहीं दिया है इसका हम लोगों का मन काफी भारी है।

पश्चिम रेलवे जेडआरयूसीसी का मुझे सदस्य बनाया है उसकी अवधि 01.07.06 को पूरा हो रही है। लेकिन आज तक उसकी कोइ मीटिंग नहीं बुलाया गया है। इसमें जिसका जवाबदारी है उसका अध्ययन करके बैठक बुलाने को कहा जाये और नहीं बुलाने पर उन अधिकारियों को सजा दिया जाये।

श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ा 2006-07 के रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट से हिंदुस्तान की जनता को जो संदेश दिया है, उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। इनके रेल बजट की प्रशंसा यहां न रहने पर बाहर भी सुनने को मिलती है। उसका कारण यह है कि रेल बजट में जो जन- सुविधाएं दी गई हैं, जो रेल में चलने वाले लोगों की कठिनाइयां थीं और जिस प्रकार की घटनाएं होती थीं, उनमें काफी कमी आयी है, काफी कुछ सुधार हुआ है। मेरे ख्याल से देश में करीब डेढ़ करोड़ से ज्यादा लोग प्रतिदिन रेलों से यात्रा करते हैं ओर उसमें ज्यादातर लोग मध्यम श्रेणी के होते हैं। उनकी संख्या लगभग सवा सौ करोड़ है। हमारा बजट 35 हजार करोड़ 476 लाख रूपए का है और देश का यह सबसे बड़ा समाजिक उपक्रम है। इससे बड़ा उपक्रम हमारे पास नहीं है, जो लाभकारी खाते में है और उसे लाभकारी स्थिति में पहुंचाने के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत प्रयास किया है। दो-तीन सालों में जिस लाभकारी स्थिति में यह विभाग पहुंचा है, उसकी प्रशंसा ही की जानी चाहिए। लेकिन एक खतरा मुझे इस बात का लगता है, जिसके बारे में मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा। आपकी सरकार का यह मानना है कि हम लाभकारी उपक्रमों को निजी हाथों में नहीं सौंपेंगे, लेकिन आप के बजट से कुछ ऐसे संदेश मिलते हैं कि रेलवे में होने वाले कुछ काम आप निजी हाथों में सौंपे जाने की सोच रहे हैं, मैं समझता हूं कि इस पर रोक लगनी चाहिए। रेल विभाग के कर्मचारियों की संख्या 19-20 लाख थी, जो घटकर 14 लाख हो गयी है। आज हमारे देश में बढ़ती हुयी बेकारी के निदान के लिए आपको भी प्रयास करना है, उसमें आपकी भी भागीदारी है। अगर रेल विभाग से बेकारी को हल करने में सहयोग नहीं मिल सकता, तो जो कर्मचारी काम कर रहे हैं, उनकी संख्या को कम करना ठीक बात नहीं होगी। रेल विभाग के द्वारा गाड़ियों में खान-पान की और तमाम तरीके की जो जन सुविधाएं उपलब्ध करायी जाती हैं, निजीकरण हो जाने के बाद, इन पर प्रतिबंध लगेगा और काम करने वाले लोगों की संख्या घटेगी, चाहे वह कुली की शक्ल में हो, सप्लायर की शक्ल में हो, या सेवा की शक्ल में हो। हमारी गुजारिश् यह है कि रेल विभाग में ज्यादा से ज्यादा लोगों को सेवा करने का अवसर मिलना चाहिए और कुछ सेवाओं का निजीकरण नहीं किया जाना चाहिए।

दूसरी बात, जो मुख्य है, वह है कि रेलवे विभाग में लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम प्राथमिकता के आधार किया जाना चाहिए, जिससे रेलों के समय पर चलने में जो बाधाएं होती हैं, उनका निराकरण हो सके ओर देश् के

बड़े औद्योगिक नगरों को, चाहे मुबंई हो, सूरत हो, चेन्नई हो, कलकत्ता हो, ये जो बड़े औद्योगिक नगर हैं, इनको मालगाड़ियों की सीधी सुविधा दी जानी चाहिए। उनका सवारी गाड़ियों से टकराव न हो, उन लाइनों पर डिस्टर्बेंस न हो, यह सबसे बड़ी आवश्यक चीज है। आवागमन को सुचारू बनाने के लिए क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बहुत आवश्यक हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आज देश में आपके विभाग के पास कितने ओवरब्रिज बनाने के प्रस्ताव विचाराधीन है - ओवर ब्रिजों की संख्या क्या है और आप किस प्रकार की व्यवस्था कर रहे हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा ओवर ब्रिज बनाकर रेल क्रासिंग और आम-आदमी के आवागमन में जो असुविधा होती है, उसे दूर करने की कोशिश की जा सके? हमारे फैजाबाद जनपद से बाराबंकी, लखनऊ और जाफराबाद में मुश्किल से सौ किलोमीटर की दूरी cè[c40]। अगल-बगल से दोहरीकरण और विद्युतीकरण हो गया है लेकिन लखनऊ से फैजाबाद और फैजाबाद से जफराबाद जो मुश्किल से सवा सौ किलोमीटर की दूरी है. उसका दोहरीकरण और विद्युतीकरण करना चाहिए जिससे कोलकाता और बंगाल को आने-जाने वाले और गोरखपुर जाने वाले लोगों को सुविधा मिल सके। गोरखपुर से दक्षिण भारत को जोड़ने का काम करना चाहिए। सरजू नदी पर कई साल पहले एक अरब रुपए का पुल बनने के बाद भी अभी तक कोई ट्रेन नहीं चलायी गई। जानकारी में आया है कि गोरखपुर से कोई ट्रेन अयोध्या और अयोध्या से इलाहाबाद और इलाहाबाद से आगे चलाने का प्रस्ताव है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री को धन्य वाद दूंगा। आजाद भारत में पहली बार उत्तर से दक्षिण भारत को जोड़ने का और तीर्थ स्थलों को जोड़ने का जो काम किया जा रहा है, मैं उसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा लेकिन फैजाबाद से इलाहाबाद, प्रयाग को जोड़ने के लिए जो लाइन है, उस पर सौ किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चलायी नहीं जा सकती है। उस लाइन को बदलने का प्रस्ताव करना चाहिए। उसे करने की आवश्यकता है।

इसके साथ-साथ ट्रेनों में जो आम परेशानी महसूस होती है, मैं उसकी तरफ ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। महिलाओं की सुरक्षा का खास तौर पर सवाल है। पिछले दिनों ट्रेनों में महिलाओं के साथ बड़ी गम्भीर घटनाएं घटी। इसे लेकर सदन में सवाल भी उठे थे। आजाद भारत में अगर महिलाएं ट्रेनों में सुरक्षित नहीं हैं तो हमारा सिर शर्म से झुक जाता है। इस व्यवसाय और विभाग के प्रति एक अंदेशा पैदा होता है। खास तौर पर उत्तर भारत में ऐसी घटनाएं घटती हैं। दक्षिण भारत में सुरक्षा की इतनी आवस्यकता नहीं है जितनी उत्तर भारत की रेलों में है। इसलिए उत्तर भारत की रेलों में जो ऐसी घटनाएं घटती हैं, उन पर रोक लगाने की व्यवस्था करनी चाहिए।

स्टेशनों में गन्दगी बहुत रहती है। इसे रोकने के लिए भी कोई उपाय किए जाने चाहिए। स्टेशन बदबू के घर न बन जाएं, इसका ध्यान रखना चाहिए। आधुनिकीकरण के जरिए इसे दूर करना चाहिए। वहां देश-विदेश से लोग आते हैं। जब स्टेशनों में इस प्रकार की गन्दगी रहती है तो आदमी का मन उससे विचलित हो जाता है और ऐसे स्टेशनों में जाने की इच्छा नहीं होती है। माननीय मंत्री जी ने आधुनिकीकरण के जरिए ट्रेन्स में आवश्यक सुविधाएं बढ़ाने का जो काम किया है, मैं उसके लिए उन्हें बधाई देता हूं। हिन्दुस्तान के इतने बड़े विभाग जिस की जिम्मेदारी इनको सौंपी गई है, उसमें उन्होंने जितनी कामयाबी हासिल की है, देश को जितना लाभ पहुंचाया है, हमारी प्रार्थना है कि वह इस काम को पब्लिक के लिए भी उतना लाभकारी बनाएं। जितना विभाग को लाभ हुआ है, उतना जनता को लाभकारी बनाने की कोशिश करें। हम इसके लिए उनको धन्यवाद देंगे। मैं आपको बाकी चीजें बाद में लिख कर दे दूंगा।

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल (बुलढाणा) : हमारे रेल मंत्री जी यह दावा कर रहे हैं कि यह बजट आम आदमी का बजट है। गरीबों के लिए गरीब रथ नाम से देश में इस्ट-वेस्ट और नार्थ-साउथ हफ्ते में एक दिन गाड़ी चलाने का ऐलान किया है। उसका किराया 25 प्रतिशत थ्री-टायर ए.सी. से कम करने का दावा रेल मंत्री जी कर रहे हैं। सही मायने में यह किराया आज

के 2-टायर साधारण क्लास से ढाई गुणा ज्यादा है। सही मायने में गरीब लोग दे सकते हैं क्या? इसलिए मैं रेल मंत्री जी से गरीब की डेफिनेशन जानना चाहता हूं। इससे यह साबित होता है कि हमारे रेल मंत्री जी लोगों को गुमराह करने का प्रयास कर रहे हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने 55 नई ट्रेन शुरू करने का भी रेल बजट में ऐलान किया है, लेकिन उसमें 20 गाड़ियां प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से बिहार के लिए ही है तो पूरे देशवासियों के साथ् धोखा करके असमानता का परिचय रेल मंत्री जी ने दिया है।

मैं रेल मंत्री ओर सदन के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि मुंबई से रेल मंत्रालय को 25 प्रतिशत से ज्यादा आमदनी होती है, लेकिन उसके बदले में मुंबई को इस बजट में क्या मिला है? कुछ नहीं। यह सरासर अन्याय है। इसलिए मैं मेरी पार्टी की तरफ से उसकी निंदा कर रहा हूं।

महाराट्र के बारे में भी वही बात सामने आती है। कोई नया रेल प्रोजेक्ट के लिए माननीय रेल मंत्री जीने कुछ भी प्रावधान नहीं किया है।

बारामती-लोनंद वाया फलटन रेल लाईन 11वीं लोकसभा में मंजूर हुयी। इस नयी रेल लाइन के लिए केवल 7 करोड़ रूपए देकर रेल मंत्री ने इसकी हंसी उड़ायी है।

मेरे खुद के चुनाव क्षेत्र बुलडाना के लिए और उसके माध्यम से मराठवाड़ा और विदर्भ की जनता के लिए जालना-शेगांव (खामगांव) रेलमार्ग 150 कि0मी0 है,य जिसका सर्वे सन् 1929 में हुआ था। हर बजट में मांग करने के बावजूद आज तक उसकी मंजूरी देने में रेल मंत्रालय टालम-टाल कर रहा है। यहां तक कि रेल बांड के माध्यम से 100-200 करोड़ रूपए जमा करके देने का मैंने वादा करने के बावजूद मेरी यह न्यायिक मांग नजरअंदाज हो रही है। कम से कम माननीय रेलमंत्री जी आज तो उस बारे में विचार करें, यह मैं मांग कर रहा हूं।

* The speech was laid on the Table.

दूसरी बात नासिक से भुसावल और सूरत से भुसावल ऐसी दो पैसेंजर गाड़ियां भुसावल से आगे बडनेरा या अमरावती तक अगर चलायी जाए, तो छोटे स्टेशन और देहाती, गरीब, पिछड़े लोगों को बड़ी सुविधा होगी। इस पर रेल मंत्रालय अमल करें, तो बहुत बड़ी मेहरबानी होगी। मेरे चुनाव क्षेत्र में नांदुरा ओर शेगांव रेल क्रासिंग की जगह अगर ओवरब्रिज बनेंगे तो बहुत बड़े पैमाने पर ट्रैफिक व सुरक्षतता की समस्या हल हो सकती है।

माननीय रेल मंत्री जी मेरे किए गए सुझाव पर ध्यान देंगे, ऐसी मैं आशा रखता हूं।

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for permitting me to speak on the Railway Budget 2006-07. I stand here to support the Budget for the ensuing year. The Budget is highly humanitarian. I am speaking on behalf of Thiru Vaiko, the leader of Tamilians and the leader of Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam. This is the third consecutive Budget being presented by the famous twins, Lalu ji and Velu ji. It is easy to remember them and they will be remembered for a very long time to come[r41].

Sir, first of all, I thank my leader, Mr. Vaiko, who has taken interest to get the scheme, projects sanctioned, that is, conversion of Metre-gauge into Broad-gauge from Dindigul to Palghat and from Pollachi to Coimbatore. This scheme is a very important project in my Constituency and Rs.one crore has been allotted. It has been a long awaited one. I have pleaded in this august House many a time. Now, the time has ripe and I have got the scheme sanctioned by the two great Railway Ministers, Thiru Laluji and Veluji. It was not touched ever since the Independence of our country.

Sir, before taking up the project works, I would request that the local people, people's representatives and public organizations should be invited to form a guideline as to how the project should be taken up and completed. The people of Pollachi Constituency, my Constituency, thank the hon'ble Ministers wholeheartedly.

Sir, more than this, I would request that a Road Over Bridge (ROB) should be built at Mullupadi railway gate between Kinathukadavu and Pollachi. The Kottur-Valparai railway gate should be widened and Road Over Bridge (ROB) should be built. A Road Over Bridge should be built in Udumalpet on the Dhalli Road rail crossing. One underground passage for two-wheelers should be built near Palaniandavar Nagar, Udumalpet. One Road Over Bridge should be built in Pollachi-Palghat Road at the rail crossing in the Pollachi town near Vadugapalayaam Pirivu. In Madathukulam, Udumalpet Taluk, the station should be upgraded to facilitate the stopping and going for Express Trains also. Now only Passengers Trains are stopping.

Sir, regarding the proposed budget for the year 2006-07, I am very happy to note that there is no rise in the passenger fares. Fifty-five pairs of new trains have been introduced. A reduction in First and Second AC fares by 18 per cent and 10 per cent respectively has been announced. Air-conditioned 'Garib Rath' has been introduced. There is Grameen Ticket Booking Service for the unemployed youth in the rural areas, and the agency will be given at roadside stations to the unemployed rural graduates. This is a very innovative scheme to solve

the unemployment problem in the country. Over 200 trains will become Superfast Trains. There will be world-class amenities in four popular trains. ATMs, cyber- cafes will be at major stations. This is the largest ever annual plan outlay of Rs.23,475 crore for the year 2006-07 ever since the railway budgets were produced. A number of coaches in Passenger Trains will be increased. A Special Recruitment Drive is on in the current year for filling up vacancies of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. So far, over 6,000 vacancies have been filled. This is to take care of the poor Scheduled Castes of the country. The Nilgiri Mountain Railway has been declared a World Heritage Site by UNESCO. This, along with Darjeeling Himalayan Railway, has been described as Mountain Railways of India. We are fortunate and proud of it. Infrastructural facilities for the rail line from Mettupalayam to Ooty should be provided to meet the international tourists[mks42].

Already, Udhagamandalam is a tourist centre and it should be improved further.

Now, I would make my last request. The Salem Division of the Railway is being contemplated. In fact, it has already been created and an officer has been posted there. But I would request that Coimbatore should also be included along with Erode and Udhagamandalam in the proposed Salem Division of the Railways.

With these words, I conclude. Thank you for giving me this opportunity.

SHRI A. SAI PRATHAP (RAJAMPET): Sir, I support the Railway Budget presented by our Hon'ble Railway minister Sri Laloo Prasad Ji for the year 2006-2007.

Sir, he has taken care of the interest of all sections in the society. Sir, it is one of Best Budgets I have seen since 1989. He has taken steps to raise the funds mainly to complete all on-going projects for the year 2005-06 and 2006-07. Sir, 246 ongoing works require Rs. 46,000/- crores for completion and again new list has been added to it for the year 2006-07.

Sir, I mainly speak about the list of works submitted by our Hon'ble Chief Minister, Sri Y.S.Rajasekhar Reddy of Andhra Pradesh for consideration.

Sir, our Chief Minister has given very few of the important works and he did not want to trouble Railway Ministry with more works. Sir, in the 2005-06 list of ROBs and RUBs 24 proposals have been submitted, out of which only 4 have been sanctioned for the year 2006-07. Another 18 have also been sent from the General Manager, South Central Railway. Sir, as you have stated State contribution is yet to be made, so you have clearly Stated about consideration of ROBs and RUBs connected to Andhra Pradesh. I am highly thankful in this regard. Sir, as regards my Constituency, I sincerely bring it to your kind notice that Dharmavarom Pakala

gauge conversion is pending since 1997-98. The total amount required was only Rs. 265 crores. Now, due to delay, the cost went up to Rs. 300 crores whereas you have released only Rs. 11 crores which is insufficient to start the work. At least you please release a sum of Rs. 30 crores for these works at the earliest. This line comes in a very backward area of Rayalaseema region in Andhra Pradesh and it will be more useful to farmers and people of backward community. Sir, secondly the new line which has been surveyed recently between Cuddapah – Banglaore via Madanpalli, the ROR factor has come up to 15.64 per cent. This is a quite viable project. As I mentioned to you earlier,

* The speech was laid on the Table.

Rayalaseema Regions' rainfall is below 500 mm, so farmers mainly depend on horticulture. This line will be more useful for transporting horticultural produce, (Banana, Mango, Beetle leaves, Potato, Orange, Lemon etc.) I sincerely appeal and request kindly to include this line in this Budget so that my people will ever remember your name and in the history of Rayalaseema your name will be written in the golden letters in the hearts of Rayalaseema people of Andhra Pradesh. I sincerely believe that you would kindly understood the feelings of Rayalseema people, and would consider this line in the Financial year 2006-07 itself.

Sir, you were kind enough to sanction Obulavaripalli and Krishnapatnam line in this Budget. This line will increase the revenue of Railways to the maximum. Sir, in South Central Railway particularly Guntakal Division itself fetching you Rs. 558 crores income whereas doubling and electrification work is still pending since long. I sincerely request you to advise the RVNL to take up the work as promised at the earliest to complete the same so that the revenue of Railways may touch Rs. 600 to Rs. 650 crores as per today's demand of transporting minerals like iron Ore, hi-grade Limestone, Granite, barytes, Soapstone, Dolamite and other hi-grade minerals.

Sir, Rajampet Parliamentary Constituency Headquarters which exists in Chennai – Mumbai line. Being my Parliamentary Headquarters, I request you to give stoppages of the Express Trains like recently started Sampark Kranti Express from Tirupati to Delhi Hazrat Nizamuddin and Mathura- Tirupati Exprss train for two minutes both ways so that I believe that Parliamentary Headquarters people will have faith and hope in hon. Railway Minister I humbly request the Hon'ble Railway Minister to provide all facilities to Station in the rural parliamentary segments like Rajampet and Kodur as compared to District Headquarters.

Finally, I being a senior-most M.P. of Andhra Pradesh, this is my 5th Term, I have been requesting since 1989 for the above proposals. I humbly pray to accord special importance for the proposals backward areas of Rayalaseema region, as I have mentioned above. As we all

know about you personally and will further develop an image yourself that you are the man to help the backward area people.

डॉ. रामकृण कुसमरिया (खजुराहो) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं समझता था कि माननीय लालू जी राट्रीय रेल मंत्री होंगे, लेकिन वह बिहार तक सीमित रह गये और 55 गाड़ियों में से 15 गाड़ियां उन्होंने पटना से चलाने की घोाणा कर दी। इसके कारण उनके सहयोगी वामपंथी लोग भी उनके विरोधी हो गये। इसके अलावा अनेक मैम्बरों और अन्य जगहों से भी विरोध के स्वर उभर कर सामने आये हैं। रेल बजट में मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा हुई है। इसके अतिरिक्त राजस्थान, कर्नाटक, झारखंड, तमिलनाडु आदि प्रदेशों के अलावा उत्तर, दक्षिण, पूर्व और पश्चिम की भी उपेक्षा हुई है, यानी एक अच्छा बजट पेश करने के बाद भी लोगों की नाराजगी हाथ लगी, यह दुखद बात है। आखिर ऐसा क्यों हुआ।

आपने बड़ी चतुराई के साथ बजट प्रस्तुत किया है। अब यह कहना कि रेलवे के किराये में वृद्धि नहीं हुई, बिल्कुल सच बात है और इसके लिए हम मंत्री जी का धन्यवाद भी करते हैं, लेकिन इतनी चालाकी और चतुराई से लोगों की जेब से पैसा निकाला गया है कि गाड़ियां वही हैं, उनका नाम सुपर फास्ट हो गया और आम आदमी आम की जगह खास हो गया। इनमें किराया तो सुपर फास्ट का ही लगेगा। ऐसा करके मंत्री जी ने वाहवाही भी लूटी, यात्रियों की जेबों से पैसा भी निकाल लिया और कहने को यह हो गया कि हमने कोई किराया नहीं बढ़ाया।

सभापति महोदय, एक चमत्कार नई गाडियां चलाकर किया गया और कुछ गाड़ियों के बारे में कह दिया कि ये आमान परिवर्तन के बाद चलेंगी। जब आमान परिवर्तन हुआ ही नहीं है, तो घोाणा करने की क्या आवश्यकता थी। यह आपने इसलिए किया ताकि लोगों में एक हवा बने, लोकप्रियता बढ़ाने के लिए यह ढोंग और ऐलान आपने कर दिया, लेकिन आमान परिवर्तन कब होगा और कब गाड़ियां चलेंगी, इसका कुछ पता नहीं है।

आपने गरीब रथ चलाया, यह बड़ी खुशी की बात है, लेकिन क्या यह गरीबों की पहुंच के भीतर है? आम गरीब आदमी जो साधारण टिकट खरीदने में हैरान है, क्या वह गरीब रथ का टिकट खरीद पायेगा? मुझे ऐसा लगता है कि गरीब रथ गाड़ी केवल बड़े लोगों के लिए चलाई गई है, लेकिन बड़े लोगों की होने के कारण गरीबों को उसमें जगह नहीं मिलेगी। मैंने यह भी सुना है कि लालू जी बड़ी पैनी नजर रखते हैं। हमारा इलाका बुंदेलखंड कितना गरीब है, लेकिन इनकी नजर वहां नहीं गई। यदि एक गरीब रथ वहां भी चला देते तो क्या हो जाता। लेकिन इन्होंने बुंदेलखंड के साथ क्या किया - वहां जो एक ट्रेन बुंदेलखंड एकसप्रैस चलती थी, उसे सुपर फास्ट में बदल दिया और उसके 14 स्टापेज बंद कर दिये। जिस बुंदेलखंड में यात्रियों को और सुविधाएं देने की आवश्यकता थी, वहां इस ट्रेन के 14 स्टापेज आपने बंद कर दिये। मेरा निवेदन है कि उन्हें पुनः चालू करा दें। बुंदेलखंड में ओरछा एक बहुत प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है, जहां विदेशी पर्यटक आते हैं लेकिन उसका स्टापेज आपने भी बंद कर दिया और पर्यटकों तथा यात्रियों की यात्रा में अड़चन पैदा कर दी। इसलिए मेरा कहना है कि गरीब रथ गरीब लोगों के लिए रहे, यह बड़े लोगों के लिए न बन जाए, इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, आपने गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई है, लेकिन इस बात पर ध्यान नहीं दिया कि हमारी पटरियां कैसी हैं। आपको मालूम होगा कि 50 हजार पुल 19वीं सदी के हैं, 12 हजार किलोमीटर रेल मार्ग के तत्काल नवीनीकरण की आवश्यकता है और 35 हजार कोचेज को रिटायर करने की आवश्यकता है - उनके विाय में आपने कुछ नहीं BÉEcÉ[R43]।

18.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I have a very long list of Members who want to speak. The hon. Minister of State for Parliamentary Affairs wants to make a submission in this regard.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI B. K. HANDIQUE): Mr. Chairman, Sir, as there is a long list of Members, not less than 30, who want to participate in this debate, the sitting of the House needs to be extended so that we can exhaust the list.

श्री लालू प्रसाद : आप समय बढ़ा दीजिए। हमने भोजन के लिए ऑलरेडी आदेश दिया है, सभी माननीय सदस्यों और स्टाफ के सभी लोगों के लिए भोजन का प्रबंध किया गया है। असल में लोग बोल-बोल कर निकलते जाते हैं। हमारा कहना है कि जो माननीय सदस्य बोल लें, उन्हें भी यहां रहना चाहिए तो अच्छा रहेगा।

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, if the House agrees, the time for this discussion may be extended by three hours.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.… (*Interruptions*)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : महोदय, मेरा कहना है कि जब तक सभी माननीय सदस्य बोल न लें, तब तक हाउस एक्सटेंड किया जाए।

MR. CHAIRMAN: The sitting of the House is extended by three hours.

डॉ. रामकृण कुसमरिया : महोदय, मैं निवेदन कर रहा था कि आपने कुछ गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा दी, लेकिन पटरियां ठीक नहीं हैं। पुल पुराने 19वीं सदी के हैं, इसलिए पहले इन सब को बदलने की आवश्यकता है, तब यह रफ्तार बढ़े।

महोदय, मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूं कि बुंदेलखंड एक्सप्रेस को इन्होंने सुपर फास्ट बना दिया और उसके 14 स्टोपेज बंद कर दिए। इन्हें जो तैयारी करना चाहिए थी, सुपर फास्ट के लिए जो इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार करना था, वह नहीं हुआ। उसका परिणाम यह हुआ कि दतिया में एक्सीडेंट हुआ। उस एक्सीडेंट में 28 लोग मृत हुए और सौ-डेढ़ सौ लोग घायल हुए, जान-माल एवं रेलवे का नुकसान अलग हुआ। मेरा निवेदन है कि पहले आप पूरी तैयारी कर लें, उसके बाद उन्हें सुपर फास्ट बनाएं ताकि लोगों की सुरक्षित यात्रा हो सके। पिछली बार जब आपने पहली बार चार्ज लिया था, पहला बजट पेश किया था तो आपके बिहार में ही लूट-पाट की घटना हुई थी। अभी पिछले दो दिन पहले छत्तीसगढ़ में कोरबा और ि वशाखापट्टनम की जो लिंक एक्सप्रेस गाड़ी है, उसमें डकैती हो गई।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : वह पकड़ा गया।

18.04 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

डॉ. रामकृण कुसमरिया : भोपाल से बिहार और झांसी के बीच में एक महिला के साथ बलात्कार हुआ था। माननीय लालू जी से मेरा कहना है कि रेल की यात्रा सुरक्षित हो, उसमें लोग सुरक्षित हो करके यात्रा कर सकें, इसके लिए उसमें सुरक्षा का प्रबंध भी करने की आवश्यकता है। इस पर विशेा ध्यान देने की कृपा करें।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान आकर्िात करना चाहता हूं। खजुराहो, ओरछा और पूरा बुंदेलखंड का इलाका पर्यटन के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है, लेकिन वहां आवागमन की सुविधा नहीं है। आपने जो ललितपुर-सिंगरौली रेल मार्ग दिया है, उसमें आपने फंड बहुत कम दिया है। महोवा और खजुराहो की लाईन पूरी दी है, इससे पर्यटक महोवा से खजुराहो आ सकता है। इसी तरह ललितपुर-सिंगरौली और ललितपुर से खजुराहो लाईन भी यदि पूरी होती है तो भी ललितपुर और झांसी से पर्यटक आ सकते हैं। आपने 30 करोड़ रुपया दिया है, जब कि दोनों मार्गों को पूरा करने के लिए सौ करोड़ रुपए की आवश्यकता है। हमारी जी.एम. के साथ बैठक हुई थी, जिसमें उन्होंने बताया कि यदि इतना मिलता है तो वे दोनों मार्ग पूरे हो जाएंगे और तत्काल आवागमन शुरू हो सकता है। हमारी आपसे गुजारिश है कि उसे आप शीघ्र पूरा करेंगे तो बुंदेलखंड के पर्यटन में इज़ाफा होगा और उससे रेल को भी फायदा होगा[R44]। इससे उस इलाके का भला होगा और लोगों को रोज़गार मिलेगा। रेल मंत्री जी से मध्य प्रदेश के लिये जाने-अनजाने कैसे उपेक्षा हो गई, उस ओर ध्यान देना होगा। ललितपुर-सिंगरौली के लिये कम पैसा दिया गया है। ललितपुर-गोंदिया गेज़ कनवर्ज़न किया जाये। सतना-रीवा रेल मार्ग को मिर्जापुर तक बढ़ाया जाये लेकिन बजट में इस बारे में कुछ भी नहीं कहा गया। इन्दौर-मनमाड तक नई रेल लाइन बिछानी है। इसके अलावा मानिकपुर-इलाहाबाद का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण का प्रस्ताव है। मानिकपुर और इलाहाबाद के बीच में सभी ट्रेनें सिंगल लाईन पर चलती हैं, इससे सब ट्रेनें लेट हो जाती हैं। यह कार्य अत्यंत आवश्यक है और विद्युतीकरण भी किया जाये। जबलपुर-दमोह-पन्ना खंड का सर्वेक्षण हुआ था। अगर रेल मंत्री जी आशीर्वाद देंगे तो सारा पिछड़ा हुआ बुदेलखंड इलाका मेन लाइन से जुड़ जायेगा और इससे विकास का रास्ता खुलेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, बुंदेलखंड में तुलसी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। आप जानते हैं कि सात फेरों का कितना महत्व है। यदि यह गाड़ी भी सात फेरे की कर दी जाये तो बुंदेलखंड का काया-कल्प हो जायेगा। इसी प्रकार हबीबगंज-भोपाल एक्सप्रेस का स्टॉपेज ललितपुर में दिया जाये। इससे टीकमगढ़ के पूरे इलाके को सुविधा प्राप्त हो जायेगी। मैं एक ि वशेा निवेदन रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा कि ललितपुर- खजुराहो रेलमार्ग दो रेल खंडों में विभाजित है। ललितपुर-मवई तक इलाहाबाद जोन में है जबकि मवई-खजुराहो जबलपुर जोन में है। जबलपुर के अधिकारीगण इसके विकास कार्यों में रुचि नहीं दिखा रहे हैं और न ही कोई काम कर रहे हैं। उनका मन काम करने का नहीं है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि मवई-खजुराहो खंड भी इलाहाबाद जोन में कर दें ताकि उनके पास जो स्टाफ है, वह काम कर सके। अगर यह काम जल्दी हो जाये तो कृपा होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं इन्हीं शब्दों के साथ जो बजट लालू जी ने प्रस्तुत किया है, उन्होंने गरीबों के प्रति जो हमदर्दी दिखाई है, उसके लिये धन्यवाद। हमें आशा है कि रेल मंत्री के प्रयासों से रेल का और विकास होगा। दुर्ग से नई दिल्ली छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस का स्टॉपेज दमोह में दिया जाये। 12 हजार किलोमीटर रेलमार्ग का नवीनीकरण किया जाये। ओरछा, खजुराहो में पर्यटन का विशेा महत्व है। पन्ना के मन्दिर, नेशनल पार्क,मगरमच्छ सैंक्चुरी, पांडव फाल और शारंग मन्दिर पर्यटन स्थल में आते हैं। इसलिये बुंदेलखंड का स्टापेज आवश्यक है।। ताज एक्सप्रेस को ग्वालियर से झांसी तक एक्सटैंड किया जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can lay your speech on the table of the House.

डॉ. रामकृण कुसमरिया : महोदय, मैं अपना शेा भााण सभा पटल पर रखता हूं।

*महोदय, बुंदेलखंड में पर्यटन का विशे महत्व है। लोग विदेशों से खजुराहो ऐतिहासिक स्थल को देखने के लिए आते हैं। ओरछा और कालिंजर, अजयगढ़ में काफी पर्टक आते हैं। मेरी मांग है कि बुंदेलखंड एक्सप्रेस का स्टापेज बहाल किया जाये। *

*…. * This part of the speech was laid on the Table.

SHRI BIR SINGH MAHATO (PURULIA): Sir, I would like to lay my speech on the Table of the House due to the paucity of time.

The present Budget estimates 2006-07 for the Indian Railways have welcomed by most of the people. Railway's passenger fares and freight rates have remained unvarying for all seasons and for all routes which have dispelled the apprehension of increasing of fare and freight rates.

The introduction of fully air-conditioned Garib Rath will be an affordable service to passengers in long-distance train. This super fast AC Garib Rath should also be introduced in between Delhi and Kolkata. There was long standing demand of the people of Purulia and Bankura in West Bengal for a passenger train from Bankura to Ranchi. A number of people go to Ranchi, the capital of Jharkhand. for education, medical treatment and for business purpose. I congratulate the Minister for fulfilling the demand by proposing the introduction of a passenger train from Bankura to Ranchi *via* Purulia.

A number of rural people of Midanpore Bankura and Purulia do not see the train. This is a backward and tribal-dominated hilly area. There is a long-standing demand for new railway line between Jhargram and Purulia in SER. I have been raising this issue several times in Parliament for the last 12 years. On the basis of this demand, a survey for construction of a new broad gauge between Jhargram and Purulia had been conducted in the year 1999-2000. The survey report had revealed that the cost of construction of this 136.24 km. long line would be Rs. 267.65 crore. I was told that in view of acute constraint of resources, the proposal could not be considered.

An updating survey had been included in the 2004-05 Budget and that survey report has been completed. As ill luck would have it, there is no mention about the railway line of Jhargram Purulia. Sir, rail service is not the commercial

* The speech was laid on the Table.

service. It has social responsibility. Therefore, construction of railway line has been seen in North Eastern region and Jammu and Kashmir.

In view of the social responsibility of the Railways, I would therefore urge upon the hon. Railway Minister to include the construction of a new broad gauge line in between Jhargram and Purulia under South-Eastern Railway.

I would also request the hon. Minister to construct a level crossing near Kat Sila junction in Adra Division. Large number of people have been suffering while coming to Kat Sila Bazar. A number of students cross the railway line every day. Very often accidents take place.

उपाध्यक्ष महोदय : लालू जी, आज तो अपोज़ीशन भी आपकी तारीफ कर रहा है।

I would like to inform the hon. Members that I have a list of more than 75 hon. Members who are yet to speak. First of all, I would like to request the hon. Members who wish to lay their speeches on the Table of the House to do so. That will form part of the proceedings.

Secondly, I would also request each hon. Member to be very brief and conclude within five minutes.

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं आपकी इज़ाजत से इस साल के रेल बजट के हक में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं। जो रेल बजट पेश किया गया है, यह ज़मीनी सतह से जुड़ा हुआ है। जो तवज्जह दी गई है, उसमें पाक, साफ सोच है।

मैंने ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर से कहा था कि आप लालू जी, वेलू जी और राठवा जी अपना-अपना नाम थोड़ा चेंज कर लें क्योंकि तीनों नाम एक दूसरे से मिलते हैं लेकिन इन्होंने चेंज नहीं किया cè[RB45]। मैं कहना चाहूंगा कि ये तीनों ही मंत्री और इनके स्टाफ ने बेहतरीन सोच के मुताबिक बजट पेश किया है। यह यूपीए की बहुत बड़ी उपलब्धि है जिन्होंने गरीब लोगों और खासकर पसमांदा लोगों को इसमें काफी सुविधाएं दी हैं। इनसे यही उम्मीद की जा सकती थी। एक ज़मीन से जुड़ा इंसान जब कुर्सी पर बैठे तो उसे अपनी ज़मीन नहीं छोड़ देनी चाहिए। कई लोगों का तो दिमाग ही खराब हो जाता है। मैं समझता हूं कि लालू जी ने अपनी सोच और नज़रिये को नहीं बदला, इसके लिए मैं इनको मुबारकबाद देता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब काम की बात भी करें।

चौधरी लाल सिंह : मैं काम की बात पर आऊंगा। आप नहीं थे तो सभापति जी ने कहा कि तीन घंटे हाउस को बढ़ाना है। मैंने ज़ोर से कहा कि बढ़ा दो। मैंने इसलिए कहा क्योंकि उससे मुझे कुछ मिलना ही है। …(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : इसलिए मैंने आपको पहले समय दिया है।

चौधरी लाल सिंह : मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मेरी पूरी स्टेट जम्मू कश्मीर की एक ही सबसे खास डिमांड है। अगर मंत्री जी वह पूरी कर दें तो मैं अभी बैठ जाता हूं। इनको कहो कि मेरी बात मानें। मुझे डीआरएम ऑफिस चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : यह मेरे बस की बात नहीं है।

चौधरी लाल सिंह : आपके द्वारा वाया भटिन्डा बात हो सकती है। आप देखें कि 1947 से पहले 1926 में फिरोज़पुर में एक डीआरएम ऑफिस बना था। उस वक्त की ब्रिटिश गवर्नमैंट ने उसको बनाया था। उसके आगे पठानकोट तक का 500 किलोमीटर का डिसटैन्स है। उसमें आज तीन डीआरएम ऑफिस बन चुके हैं। वहां से लेकर आगे हमारे कठुआ से शुरू करें तो बारामुला तक 700 किलोमीटर का डिस्टैन्स बन चुका है। हमें यह जरूरत समझनी चाहिए कि आज एक डीआरएम ऑफिस जम्मू-कश्मीर में मिलना चाहिए। आप रेलवे के स्टाफ की प्रॉबलम को देखें जिनको दूर फिरोज़पुर से बारामुला और काज़ीकुंड की तरफ जाना पड़ता है। वे कटरा की तरफ जाते हैं, उधमपुर की तरफ जाते हैं। वहां इतना काम हो रहा है, इतनी कंस्ट्रक्शन हो रही है। इनके पूरे स्टाफ को तकलीफ हो रही है। एक छोटे से काम के लिए टैन्डर लगता है तो फिरोज़पुर जाना पड़ता है। एक इंजीनियर को भी वहां से आना पड़ता है। मैं जो बात हिन्दी में बोल रहा हूं, वेलू जी उसको अंग्रेज़ी में समझ गए होंगे और लालू जी तो हिन्दी बिल्कुल समझते हैं। मैं कहूंगा कि डीआरएम ऑफिस बना देंगे तो हिस्टारिकल बात होगी। इसके अलावा जम्मू कश्मीर के लिए आप जो अनाउंसमैंट्स करते आए हैं, मैं उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं। समय की कमी है इसलिए मैं उन सबके बारे में नहीं बता पा रहा हूं जो इन्होंने किया है। करीब 2092 करोड़ रुपये का पैकेज नॉर्थ ईस्ट और जम्मू कश्मीर को दिया जिसमें बारामुला तक रेल लाइन ले जाने की बात भी है। मैं इसके लिए मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। पंजाब में जो 78 किलोमीटर जालंधर से लेकर जम्मू तक डबल लेनिंग का काम हो रहा है, इसके लिए भी मैं मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूं। एक नई वीकली ट्रेन शुरू कर रहे हैं सोनपुर, छपरा, जम्मू तवी मयूरध्वज एक्सप्रैस और जबलपुर-जम्मू तवी एक्सप्रैस, उसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं। …(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Thank you.

चौधरी लाल सिंह : आज थैंक यू नहीं हो सकता है। सवाल ही पैदा नहीं हो सकता। यह तो गला घोंटने वाली बात हो जाएगी। आप मेरी बात सुन तो लें। मैं इसके लिए आपका शुक्रिया अदा करना चाहूंगा। मेरी डिमांड सुनें, मैं दो मिनट में खत्म कर रहा हूं और आहिस्ता आहिस्ता पॉइंट पर आ रहा हूं। शताब्दी एक्सप्रैस जम्मू तक कोई नहीं चलती। एक शताब्दी पठानकोट तक चलाई है। पठानकोट से कठुआ 18 किलोमीटर है[h46]। ये सारी ट्रेनें वहां जाएंगी तो जम्मू-कश्मीर जुड़ जाएगा। जम्मू को शताब्दी ट्रेन जल्दी देनी चाहिए और जो सीधी ट्रेन उधमपुर जम्मू से देहरादून जाती है, इसे जोड़ना जरूरी है और एक additional trains to Haridwar from Jammu during the festivals चलानी चाहिए। जब अमावस्या, नवरात्रे, लोहड़ी या गंगा स्थान के लिए लोग जाते हैं तो उस समय हमें एक विशो ट्रेन की आवश्यकता होती है। दूसरे राज्यों में विशो ट्रेनें चलाई जाती हैं। मैंने पहले भी कहा था और यह मान भी लिया था कि हम ट्रेन देंगे, लेकिन ऐसा नहीं हुआ। इसके साथ जो लोग वहां से मुतासिर हुए हैं, विशोकर किसान, जिनकी जमीन पटरी बनने के कारण चली गई। इसके लिए यह तय हुआ था कि वहां के प्रभावित परिवारों को उनकी योग्यता के मुताबिक नौकरी मिलेगी, लेकिन अफसोस है कि उन्हें नौकरी नहीं दी गई। हिंदुस्तान कंस्ट्रक्शन कम्पनी, कोंकण रेलवे, एनएचपीसी संस्थाएं काम कर रही हैं, ये संस्थाएं काम को आगे सब-लेट करती हैं। इतना शोाण है कि एक ठेकेदार काम लेता है और उसके बाद काम को आगे बेच देता है और वह और आगे बेच देता है। इसका मतलब है कि काफी घोटाला है। यह बात देखनी चाहिए कि कौन लोग ऐसा कर रहे हैं। इसके साथ extension of Jammu Mail train from Jaipur to Ajmer station भी जरूरी है। यह जयपुर में जाकर छह घंटे खड़ी रहती है। अगर यह अजमेर चली जाए तो कश्मीर और जम्मू के लोग वहां जा कर अपना पूजा पाठ कर सकते हैं। साथ ही Introduction of direct train between Udhampur/Jammu and Dehradun की जाए। राजधानी ट्रेन रोजाना

आनी चाहिए। वैणों माता के दर्शन के लिए सारे लोग इसी ट्रेन से आते हैं। मंत्री जी भी वैणों माता के भक्त हैं और ट्रेन का नाम वैणों माता के नाम से रखा जाए। दूसरा यह मैजोरिटी एरिया है। डोडा जो 12000 स्केयर किलोमीटर है, उसे नहीं जोड़ा गया है। जिसमें डोडा, भद्रवा, किश्तवाड है। वहां बहुत बड़े राजा थे। मैं चाहता हूं कि यह पठानकोट से बसोली, बसोली से भद्र वा, भद्रवा से डोडा किश्तवाड जाए ताकि 12 हजार स्केयर किलोमीटर का रास्ता कवर हो पाए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now.

Now, I call Dr. M. Jagannath to speak.

चौधरी लाल सिंह : महोदय, सिर्फ एक मिनट का समय और दीजिए। दयालेचक फ्लैग स्टेशन है। श्री वेलु जी से जवाब मिला था, उन्होंने कहा था कि जम्मू में कोई अस्पताल नहीं है। इनका अस्पताल है। वहां बुरी हालत है। इनके कर्मचारियों के लिए वहां एक स्कूल भी है। उसकी जर्जर हालत है। वहां कर्मचारी बहुत परेशान हैं। इन्होंने फैसला किया था कि बास्लीपुर फैक्टरी उधमपुर में घोाित की थी। माननीय प्रधानमंत्री जी उसका उद्घाटन कर रहे हैं। उन्होंने कहा कि हम एक कोच फैक्टरी कटुआ देंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Now, Dr. M. Jagannath.

… (*Interruptions*)

* CHAUDHARY LAL SINGH : Now, I lay the rest of my speech.

Upgradation/construction:

Conversion of Chak Dalaya Station from Flag Station to Crossing Station.

Upgradation of Railway Hospital at Jammu.

Upgradation of Railway School at Jammu.

*…. * This part of the speech was laid on the Table.

Construction of Railway Coach Factory/industries at Jammu. No Railway workshop, no Traffic Accounts Office, no Railway Coach Factory at Jammu.

Upgradtion of Ghagwal Railway Station.

Need to construct a footover bridge at Kathua Station.

Expansion of 1st AC class coach.

Provision for Enquiry Counters.

Extension of Stoppage of all trains not less than five minutes.

Miscellaneous Demands:

Speedy completion of Udhampur-Srinagar-Baramulla new line project scheduled to be completed by 2006-07.

Starting of Sleeper Factory announced during the inaugural function of Udhampur Railway Station.

Request for sportspersons in the Indian Railway Teams from Jammu & Kashmir.

Construction of Diesel Shed at Jammu & Kashmir.

DRM Office for Jammu.

Stoppage of Super Fast Trains at Kathua/Ghagwal Stations.

Provision for Railway Recruitment Board at Jammu.

Post of Chairman of RRB Jammu and Srinagar as political post and Chairman of RRB from Jammu & Kashmir.

Mini Railway Hospital at Kathua.

Stoppage of Malwa Express at Kathua.

Provision of Higher bridges/crossing:

Lakhanpur, Crossing, Jagatpur, Matandi, Kharote, Logate, Barwal, Budhi, Ghatti, Jasrota, Amala, Chhann, Saswan, Chandwan, Chhan Khatrion, Ghagwal, Chhan Morian.

Two companies of Railway Police were sanctioned but they were diverted.

There should be one train with the name of Shri Mata Vaisho Devi.*

SHRI M.P. VEERENDRA KUMAR (CALICUT): First of all, I would like to comment on the improvement in Railways Finance. Five years ago, an expert committee had written off the Railways as it was heading towards a terminal debt trap. Today with a balance of Rs. 11,280 crore, the Railways seem to be on a better track.

But my party disapproves the move to privatise railway services. There is a proposal to handover the container movement service to private parties. Moreover, container depots and container parks will also be given to private parties. The catering service, cleaning of railway station and the trains are also going to be handled by private parties. I wonder why Railway Minister wants to handover these services to private sector. Handing over railway gradually to private sector will be disastrous.

Also, Sir, I fail to understand the economies behind the 'Garib Rath'. According to the budget, the passengers have to pay little lesser than AC III class fare to travel in those trains. Which 'Garib' can afford to have the service of these new trains? The 'Garib Rath' may help to beat the competition from low fare carriers but not definitely going to help the poor.

It has also been reported that there were 240 major projects worth Rs. 47,000 crore pending as on March 2005. A perusal of pending projects shows that as many as 33 projects are pending for more than a decade. Even though substantial sums have been invested on some of these projects, yet they are still lingering on. Therefore, I request the hon. Minister to come out with a strategy for the speedy implementation of such projects.

Now I come to certain demands pertaining to my own State, Kerala. The Railway Budget totally neglected Kerala. Nothing substantial has been provided for the State which has caused widespread protest in the State.

* The speech was laid on the Table.

Sir, Keralites have been pleading for long time for more long distance trains connecting Kerala to the various parts of the country. Lakhs of Keralites are spread to various cities in Northern, Eastern and Western parts of the country for livelihood. They have to visit their families and relatives at least once a year. But the distance being quite high and failure to get rail reservations even after waiting for weeks together, they have to often postpone their visits. Furthermore, millions of people from different parts of the country visit Kerala for pilgrimage and sight seeing every year. Since they cannot afford air travel, they cancel their visits for lack of rail reservation.

The Railway Minister has announced 55 new trains but hardly any one will go to Kerala. My State is at the southern tip of the country and it deserves preferential treatment. Therefore I request the hon. Minister to introduce the following trains.

A daily train from Ernakulam to Bangalore.

An express train or a Garib Rath from Delhi to Thiruvananthapuram.

A train between Goa and Ernakulam.

In addition, the Kannur--Yashwantpur (6527/6528) Weekly train and the Thiruvananthapuram-Mangalapuram Maveli express should run daily.

Nanjangode--Wayanad—Gudalur—Nilambur Railway link: The growing importance of this railway link need not be over emphasised especially in view of the huge volume of the container traffic anticipated when international container terminal at Vallarpadam is completed in a couple of years. Similarly, the LNG terminal at Cochin also will attract huge tanker traffic from North to South. With the opening of this new link, the time and distance for rail transport from Bangalore, Mysore, Hyderabad etc. will be reduced by eight hours (over 300 km. distance). Moreover, this new link passes through the plantation area (Wayanad and Gudallur) and connects Nilambur in Malappluram district. This link will also connect Karnataka, Kerala and Tamil Nadu. Therefore urgent steps should be taken to accord sanction of this line.

New lines should also be announced between Tellichery and Mysore which was pending for a long time.

Also, new lines should be announced between Chenganur and Thiruvananthapuram via Kottarakkara.

Calicut Model Station: Calicut was declared as a model railway station in 1999 aimed at providing all the required facilities. During discussions held earlier with concerned authorities by representatives of the various organisations, assurance was given that the work will be taken

up and completed at the earliest. But unfortunately the work has not yet been completed. If the authorities take some more interest, the work could be completed in three months time.

Doubling of the track between Kallayi and Calicut: I would also like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that doubling work of the track between Kallayi and Calicut Railway Station is held up. As the stretch of about two kms. is not complete, all the trains are running only through one track which often entails delay and inconvenience to the passengers. Therefore the leftover part of the track should be completed on priority basis and running of trains started expeditiously.

Upgradation of West Hill Railway Station as Calicut North: Calicut Railway Station is already crowded and finds it difficult to board the trains during peak hours from there. Moreover, people from all parts of the city have to come to Calicut Station. I, therefore request the hon. Minister to upgrade the West Hill railway station by providing all amenities to passengers there and make it a stopover for some of the trains so that the passengers find it convenient to catch and get down from there. The station may be renamed as Calicut north on the pattern of Ernakulam North.

Vellayil Railway Station: Covered platforms to be provided on both sides of the tracks for this station which is located within the city limits. Foot over bridge and comfort station are must by considering close proximity to a Higher Secondary School and thickly populated area on the western side. Train No. 622 and 619 were already stopped halting at this station. I request you to reinstate the facility at the earliest as it would benefit hundreds of passengers.

Electrification of Shoranpur—Mangalapuram Line: The electrification of Shoranpur—Mangalapuram Line should be taken up immediately and Ernakulam—Alleppy doubling should be completed soon. Few projects have taken up for construction of over bridges but unfortunately all are lagging behind schedule because of insufficient funds. No major projects for manufacture of components and equipment has been taken up in the State in recent years.

Tanur-Guruvayur Coastal Line: I would also like to know the present position of the proposed Tanur--Guruvayur coastal railway line which will contribute towards the development of Malabar region especially when Vallarpadam transhipment project will become operational. Moreover, this route is expected to reduce the distance between Kozhikode and Kochi by about 27 kms. Agitations are going on at Tanur against this negligence.

I request urgent attention of the Railway Minister on these issues.

DR. SEBASTIAN PAUL (ERNAKULAM): Sir, I am dedicating my speech to the forgotten little men of the Railways – the more than 1.5 lakh licensed coolie porters spread over more than 7,000 railways stations in the country. Those men in red shirt are denied their rightful claim to carry passengers' luggage and parcel because of the anti-labour policy pursued by the Railways, which is contrary to the letter and spirit of the National Common Minimum Porgramme. Repeated representations were given to the authorities, the porters had resorted to direct action including a Parliament March last year. I myself had raised this issue in the Consultative Committee meeting. Despite the written assurance given to me, the practice of permitting private contractors to carry on the luggage/parcel handling work, in supersession of the claims of the licensed porters, still persists. The porters view with great apprehension the policy statement made by the hon. President in his Address to Parliament that the monopoly of the public sector in container cargo movement would be terminated. The hon. Railway Minister in his Budget speech has formally endorsed this policy. Despite the far-reaching consequences of the change in policy, the porters are now more concerned with reclaiming their traditional work, which is the sole means of earning their daily bread. The Railway Minister, in the last year's budget speech, was kind enough to recognise the licensed coolie porters as an integral part of the railway system. But now he seems to have totally forgotten them. The Railway is celebrating its good times with passengers and employees; but the porters are doomed to remain in the limbo. I earnestly pray the Railway Minister to restore all work relating to the handling of passenger parcel/luggage in all railway stations to the licensed coolie porters. The Railway Minister, who is presiding over the world's second largest rail network, can show a little sympathy to the starving porters and their families who are in great distress.

* The speech was laid on the Table.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Dr. Jagannath, you can speak. Dr. Jagannath, I am helpless. You speak only for five minutes. You put only your demands.

DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Respected Deputy-Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the Discussion on the Railway Budget.

Railway transport is the major transport system in India, which plays a key role in the transportation of people from all walks of life. It also plays a significant role in the development of the country.

According to our hon. Minister, it plays a great role in the transportation of 1,60,00,000 people, out of which 1,25,00,000 people belong to the second and ordinary class travellers. Also, goods worth millions of crores of rupees are transported every day.

Our efforts should be to match with the aspirations and needs of those who contribute a major portion of revenues to the railways. The Railway Budget should be pro-poor, commuter

friendly and commensurate with the aspirations of the common man, which, I feel, is lacking to a little bit extent here in this Budget.

I would like to thank the Railway Minister as he had tried hard to meet and fulfil the aspirations of the common man though it is not a fully pro-common man Budget.

Certain steps like not increasing the fares of second class and trying to get the air-conditioned travelling into the ambit of the common man are laudable, as the Railway Minister had reduced the fares of AC classes. Really I would compliment the hon. Railway Minister for this also.

Sir, the step like starting of Garib Rath train is laudable but the Railway Minister should think of attaching more coaches or increasing the number of general bogies with all the fast trains so that this step will facilitate the common man as well as the poor people to reach their destinations fast.

In the recent past, there were a number of railway accidents where hundreds of people died and property worth hundreds of crores of rupees was lost. Our aim should be zero per cent railway accidents. The Budget does not have any major proposal for reducing the railway accidents. According to the Railway Minister, the number of accidents that the Railways has got has been reduced compared to the previous year but the loss of lives and property is more and it is just because of, according to the Railways itself, human failure which could have been avoided had they taken some more care.

More and more number of accidents are taking place mostly at the old bridges, old tracks and also because of the washing away of the bunds under the tracks during natural calamities. To quote an example, last year there was an accident at Valigonda in Nalgonda district of Andhra Pradesh where there was nobody to see the condition of the bridge and the track during the heavy rains because of which the bund under the track was washed away and the train got involved in a major accident. It caused the deaths of hundreds of people. The repair of old tracks and reconstruction of outdated old bridges are the only way to avoid such types of accidents. This work should be taken up on a war-footing manner. This could have been avoided had there been proper checking.

I will be failing in my duties if I do not compliment and appreciate the gang man who had detected detonators on the railway track in Anantapur district. Subsequently, he had informed the concerned authorities and they defused the detonators. Had there been no defusal, there could have been deaths of hundreds of passengers and loss of property worth crorers of rupees.

Now, the Railway Minister had come out with food plazas, ATMs, other hi-tech and ticketing infrastructure at the railway stations for development. There is a proposal for outsourcing. I would like to bring it to the notice of the hon. Railway Minister that it will deprive the Scheduled Caste and Scheduled Tribe candidates of their job opportunities. This fact should be kept in mind while proposing all this.

Some time back, there were 19 to 20 lakhs employees in the Railways and there was proportionate strength of Scheduled Caste, Scheduled Tribe and OBC people. It is because of austerity measures, their strength had been now reduced to 14 lakhs and the proportionate strength of the Scheduled Caste and Scheduled Tribe people could have also got reduced. This has affected mostly the Scheduled Caste, Scheduled Tribe and OBC people. If outsourcing is taken up, I feel, this will further deteriorate the situation by depriving the Scheduled Caste and Scheduled Tribe people of their job opportunities[m47].

Sir, introduction of Metro Railway System is easing up the surface transport system. Our experience in the Delhi Metro is that this system has eased up the congestion. I compliment the hon. Minister of Railways for taking it up in a big way. I would like to bring it to the notice of the hon. Minister that Hyderabad is a fast developing city with hi-tech facilities etc. Now, it has also become an educational hub. So, Hyderabad city also needs metro railway system. Likewise also Vijayawada and Visakhapatnam need it. These are developing on a war-footing. So, I would request the hon. Minister to consider metro railway system in Hyderabad, Vijayawada and Visakhapatnam.

Sir, the hon. Minister has announced four passenger trains with world class passenger amenities. It is appreciable and I would request him to introduce one such type of train from Hyderabad also for the reasons which I have quoted earlier.

Sir, coming to the projects of Andhra Pradesh, I should really thank the hon. Minister because there is a marginal increase for allocations in all the railway projects. But the allocation is very meagre and not commensurate with the aspirations of the people and also to the expected level for completing the ongoing projects early. If such is the pace of the allocation, I think in my life time, I will not be able to see the completion of these projects early.

Sir, in the introduction of new trains, extension of trains, surveys and sanction of new lines for which surveys were conducted long back, allocation of money is very meagre. It is just an ice-burg. These fields require a sympathetic consideration, to have further surveys, extension of trains and introduction of more new railway lines, particularly in the Telengana area in Andhra Pradesh which is a very backward area.

Sir, the hon. minister has announced five new services for Andhra Pradesh out of 55 services for the entire country. … (*Interruptions*) Sir, I will conclude within two minutes. I would like to bring it to the kind notice of the hon. Minister that out of the five new trains he has announced, one starts from Madurai and comes to Tirupathi. Most of the time this train passes through Tamil Nadu. Likewise the trains from Gudur to Tirupathi and Machlipatnam to Tirupathi are for short distances. The Hon'ble Railway Minister have proposed two new trains which will be introduced after gauge conversion only and it will not be easy to run those trains early. The train which the Hon'ble Railway Minister have announced in previous year the train between Secunderabad and Chennai is running only for the past two days. Hence, I request the hon. Minister to think of some other trains which I will be mentioning to him subsequently. I would request him to consider all these requests including introduction of new trains which I will be mentioning to him subsequently, because other States are getting benefited but not my State of Andhra Pradesh out of these trains.

Now, I come to budgetary allocation for new lines. There have been very meagre allocations in this budget. I will give some examples. In respect of Munirabad- Mahaboob Nagar line, the latest anticipated cost is Rs. 497.47 crore, the allocations for this year is only Rs. 5 crore and the balance needed is Rs. 460.57 crore. Likewise for Gadwal –Raichur, the latest anticipated cost is Rs. 108.91 crore, the allocation for this year is only Rs. 20 crore and the balance needed is Rs. 66.54 crore. Likewise for Macherla –Nalgonda, the latest anticipated cost is Rs. 293 crore, the allocation for this year is only Rs. 2 crore and the balance needed is Rs. 239.90 crore. Likewise for Peddapalli- Karim Nagar and Nizamabad, -- this is a very old and genuine request -- the latest anticipated cost is Rs. 517.63 crore, the allocation for this year is Rs. 40 crore and the balance needed is Rs. 338.17 crore.

All of the above projects are in a very backward area of Telangana of Andhra Pradesh. Because of lack of infrastructure, Telangana area has not developed. These kinds of things will unnecessarily lead to regional imbalances in the State. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

… (*Interruptions*)

DR. M. JAGANNATH : Sir, please give me two minutes more. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can lay the rest of your speech on the Table of the House.

… (*Interruptions*[R48])

DR. M. JAGANNATH : Sir, I request you to kindly give me a minute. I now come to the demands of my state. Regarding doubling work, the section between Secunderabad and

Dronachalam needs to be doubled immediately. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please conclude.

… (*Interruptions*)

DR. M. JAGANNATH : I am now coming to the demands of the State. Please allow me.

Most of the South bound trains are being diverted from Secunderabad to Dronachalam and to Guntakal. There is only one line in this route. I would request the hon. Minister of Railways to take up the doubling of this work and also electrification of this section.

Regarding RUBs and ROBs there is a great demand. A number of level crossings are there in my constituency in this section between Secunderabad and Dronachalam which are unmanned and many accidents have taken place in the past leading to loss of lives. Earlier, I requested for one RUB at Jadcherla railway station level crossing gate. The gate is very much in the yard of the railway station. Whenever a train passes or whenever a long goods train is stopped at Jadeherla railway station, the gates are closed for long time and people are experiencing lot of inconvenience to cross the gate. Accidents are also taking place.

I request the hon. Minister to sanction ROBs at Yenugonda level crossing gate which lives between. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Dr. Jagannath, you can lay the rest of the speech on the Table of the House.

… (*Interruptions*)

DR. M. JAGANNATH : Sir, please allow me. I now come to the demands of my district.

Sir, Mahaboobnagar and Jadcherla railway stations connect National Highway No. 7. At Gadwal and Devarakadra railway stations at the level crossings ROBs are needed. I may say that near Devarakadra sometime back a major accident took place and a number of people died. … (*Interruptions*)Sir, please give me one minute. I now come to the demands pertaining to my constituency. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : You may lay on the Table of the House the rest of your speech.

… (*Interruptions*)

DR. M. JAGANNATH : I now come to construction of new lines. Sometime back a survey was done for line between Raichur, Gadwal and Macherla. The middle part from Gadwal to Macherla, connecting to Nagarjunasagar is not done. … (*Interruptions*) This covers a very

backward area of Mahaboobnagar, Raichur and Nalgonda areas. … (*Interruptions*) Please allow me. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : No. Shri Brahmananda Panda to speak now.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Nothing will go on record.

(Interruptions) …*

उपाध्यक्ष महोदय : आप अपनी स्पीच ले कर दें।

DR. M. JAGANNATH : Sir, please give me a minute.

उपाध्यक्ष महोदय : आपके बोलने का कोई फायदा नहीं है, आपका कुछ भी रिकार्ड में नहीं जा रहा है। आप अपनी स्पीच को ले कर दें।

**DR. M. JAGANNATH : Sir, I have also been requesting for the construction of ROBs at the following places:

At Yenugonda level crossing gate which is located between Jadcherla and Mahboob Nagar railways stations

At Gadwal railway station level crossing gate

At Devarakadra Railway Crossing Gate

I would like to say something regarding the new lines constructions. A survey was conducted long back for the construction of new railway line between Macherla in Andhra Pradesh and Raichur of Karnataka State. This line passes through three districts of Andhra Pradesh, namely, Guntur, Nalgonda, Mahboob Nagar and Raichur district of Karnataka. All the districts are very backward areas and every year lakhs of people migrate to other States for livelihood from their districts. In frustration, youth are being attracted towards some unlawful activities.

During 1996-97, two parts of this proposed line were sanctioned, i.e., one piece between Gadwal and Raichur and another piece between Macherla and Nalgonda. The middle part, i.e., between Gadwal and Nagarjuna Sagar, where a

* Not Recorded.

…. This part of the speech was laid on the Table.

junction would come up as a part of above line. This middle part from Gadwal to Nagarjuna Sagar had been assured to be taken up in due course in a written reply when I raised this matter under Rule 377 long back in the Parliament. I would like to request the hon. Railway Minister to consider and sanction the new line between Raichur and Nagarjuna Sagar as a part of new line between Macherla – Gadwal and Raichur.

I have some other demands also and these are very long pending issues:

Introduction of Inter-city express train between Secunderabad and Kurnool town

Rajdhani Express between Hyderabad and New Delhi

A day train between Hyderabad / Secunderabad to Mumbai

Extension of MMRTS system up to Shad Nagar Railway Station. Now, MMRTS is available up to Umda Nagar Railway Station. Shad Nagar area is fast getting into industrialised and the International Airport of Hyderabad is being constructed nearby to Shad Nagar

Halting of Dharmavaram Express at Jadcherla Railway Station in both directions

Halting of Thungabadhra Express at HBL halting station and Bala Nagar Railway Station in both directions

Improvements of passenger amenities at Sriram Nagar Railway Station and Gadwal Railway Station

Construction of second platform at Wanaparthy Road railway station

All above demands are for the sections between Secunderabad and Kurnool.

My next point is about Gauge conversion at East Coast Railways. Rs. 34 crore have been allocated to gauge conversion work from Gunupur to Naupada out of Rs. 63 crore required. I would like to request the hon. Minister to increase the allocation.

I would also like to say something about survey. Requests have been made for conducting a survey for the construction of new line between Gunupur and Rayagada. I would like to request the hon. Minister to sanction the survey.

Sir, finally while congratulating the Railway Minister for taking some new and innovative ideas for improving the railway working, I urge upon the Railway Minister through you. It looks that the mind-set of our Railway Administration is towards more privatisation in railways. It might help the Railways financially but deprives the SC/ST and OBC candidates their due share of Governance in Railways because they will be losing their job opportunities.

Hence, I would like to request the Railway Minister to ensure that the interest of the SC/ST and OBCs are protected.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Sir. Its my pleasure to participate in the discussion today on Railway Budget 2006-2007.

At the outset, I must say that transport is an element of infrastructure and key element not only for global competitiveness but also for creating an integrated national market. Improvement in the quality of transport infrastructure is an essential pre-requisite for high economic growth. In the Tenth Plan, the Railways has recorded some improvement in financial performance but, the generation of internal and extra budgetary resources is not in line with the plan targets.

Yet, I would say the initiatives taken in the last four years have started yielding dividends. But the question is whether this euphoria will last? I have my doubts.

At the same time, I must draw the attention of the House towards certain anomalies relating to passengers' interest. It also relates to the case of raising benchmark of super fast trains.

The Indian Railways run super-fast express trains on its network. From hardly over a dozen trains including the prestigious Rajdhanis three decades ago, their number has now crossed the 200 mark.

Systematically over the past years, the Railways has resorted to converting ordinary express trains into super-fast ones. The reason is not far to seek. Except for the air-conditioned class, the other types of accommodation in the passenger segments are loss making and making a train super-fast allows the Railways to levy 2 supplementary surcharge. The surcharge ranges from Rs. 50 a ticket for AC-1 to Rs. 10 for second sitting class.

Under the Indian Railways, trains attaining an average speed of 55 kilometres an hour are treated as super-fast and are numbered beginning with the digit 2. A lack of large scale resources have resulted in infrastructural constraints

* The speech was laid on the Table.

mainly in the areas of upgraded tracks, high speed locos and coaches and fencing of tracks which are imperative to run high speed trains. This prevents the system from running trains at international standards of over 200 kilometres an hour.

Yet, treating trains averaging above 55 kilometres an hour as super-fast seems to be an abysmally low benchmark even for Indian conditions.

Due to increasing electrification and availability of double tracks across the major corridors, the Railways is easily able to achieve this low benchmark and hence the increasing trend of converting ordinary express trains to super-fast to generate additional income.

This low standard hardly enables the Railways to look and think beyond this and introduce at least reasonably fast trains.

With the low cost airlines and even luxury buses like Volvo striking at the premium railway passengers, it is time for the Railways to gear up and introduce convenient and fast trains. Moreover, all these converted super-fast trains apart from charging the levy and managing the 55 kilometres per hour average offer little to passengers by way of limited stoppages or specially designed extra comfortable coaches.

Most of the super-fast trains, except the Rajdhanis and Shatabdis, have been reduced to attaining a low standard of 55 kilometres an hour and earn an additional surcharge for the Railways. There is need to closely look at this minimum benchmark for classification as a super-fast train and examine, if it could be revised. Introspection is required on the minimum additional benefits a passenger could expect from a super-fast train.

I do not understand why the middle class of this country will brand themselves as Garib. What is the justification of naming a fully air-conditioned long-distance train as "Garib Rath"? What does the Railway Minister want? Does he want to redefine the poverty line? I would rather say, a person, however poor he may be, has self respect. A conscientious person would like to travel less in a non-Garib Rath train, rather than avail concession and travel in Garib Rath. Who would like to call himself Garib? The naming of a train as such is an insult to the

weaker section of the society. It is also an affront to the middle class for whom actually this train is intended. Imagine a situation when a train load of passenger get down at Mumbai, Kolkata or Delhi and people shouting at them that Garib Rath passengers have come. Imagine another situation when this type of train arrives at Patna and the coolies shout that Garib Rath has arrived from Mumbai. Do the Minister want to name the passengers as Garib who had gone to cities to earn their livelihood to be branded as Garib in their own State capital? Very ridiculous! Garib is not a matter to be propagated and feel proud of. I am astonished to see that the ruling combination has not uttered a single word against this naming. This type of naming should be discouraged. When attempt is being made to fight poverty, the Rail Minister is eulogising poverty. This should stop. This unfortunate naming should be withdrawn and be named after some eminent socialist thinker or leaders of the country who have worked for the upliftment of the poor.

Though turn-around of Indian Railways is one of the most remarkable success stories being talked about, we should not forget that rail tends to be preferred today as a mode of transport because higher fuel prices have driven up road transport costs. Indian Railways should introduce more fast goods trains and improve delivery services to enhance its competitive abilities vis-à-vis road transport in medium and long distance routes.

Prof. Madhu Dandavate was India's finest Railway Minister. Prof. Dandavate introduced super-fast trains in late 70s on a mass scale and provided dignity and comfort to second class travel. Shri Nitish Kumar too deserves the credit for the improvement we see today. He freed the Railway Minister's office from a culture of nepotism and patronage. Can the present Minister focus on revenue?

What are the areas of concern in the Budget? As I would say one of the main issues is that of pensionary charges. This is projected at Rs. 7000 crore. Last year, the Minister had mentioned actuarial revaluation. There is no mention of that. This is a very serious problem. There is the issue of meeting the increasing demand. There is mention of dedicated corridors and strengthening freight lines. But, this will take time. The available demand will go by road. From passenger's point of view, the issues of concern are not only that of punctuality and comfort but also primarily one of cleanliness of travel. This is something that requires to be remedied on a war footing.

While it is good that the arrears of maintenance are being tackled through SRSF, some more arrears are bound to creep up. What measures have been taken to tackle them? What is the money required in the depreciation reserve fund? That has not been calculated. System weaknesses of being perceived as not being user friendly, bureaucratic, of being too huge should be tackled.

The AC two and three tier charges have been reduced to counteract the lean season vacancies as well as the competition offered by Budget airlines. However, total demand is huge. Therefore, this measure will not make a difference. Further, the service of budget airlines is poor. I would rather say that Government needs to aggressively pursue the public-private partnership avenue and raise resources from the market rather than burden the exchequer. The momentum should be in the direction of reducing the cost of operation. The problem with our stock is that the axle load is low and the pay load-to-tare ratio is very low. The need of the hour is to introduce bigger moving dimensions and better payload-to-tare ratio. That will increase revenue.

I would like to draw the attention of this House to a jugglery that is being meted out. Against the original Budget Estimate of 635 million tonnes of freight for 2005-2006, the Railways are expected to achieve around 668 million tonnes. That will be an increase of around 66 million tonnes or 10 per cent over the previous year. Considering the elasticity of the rail transport demand, such a growth rate almost confirms to about 8 per cent growth of the GDP. But Railway Budget shows signs of timidity. Freight targets are undertargeted, leading to under-estimation of revenue and expenditure. Even annual plan size are tailored down. Why should Railways be so uncertain and diffident about their capabilities and abilities? The reason can basically be traced to gross under-investments and serious lack of attention to capacity generation programmes. The freight target of 2006-07 has been kept low at 726 million tonnes. With even a 10 per cent growth target, the figure should have been 730 – 740 million tonnes. Why this timid approach, I fail to understand.

The Railways in India have been positioned for quite some time at a junction from which only one path could be said to have the potential to move the organisation towards success. Having take other paths, the Railways have only managed to maintain status quo. This year's budget promises many steps towards reform route, though there are plans which could derail the process. The move to get private sector containers on railway track is a good commercial strategy. The plan to load more on a wagon would be equally useful. But there are limitations to this potential. Unless, significant investments are made, more benefits cannot accrue. Public-private participation is one such area for which continued dependence on internal financing and budgetary support is required. The efficiency aspect of private sector participation is also important. This may yield returns over a period of time.

Some investments on network expansion, double tracking etc. are expected to yield returns earlier. The proposal to reduce air-conditioned passenger fares is not likely to have an impact on revenue, since the long distance segment of passenger traffic is usually unresponsive to fare changes.

The plan to introduce 25 tonne axle load wagons on two routes, Bansapani – Daitari and Dali – Rajhara – Bhilai, both iron ore transporting routes, will straightway increase the capacity of wagons by around 10 per cent. As long as the economy is buoyant there is little cause to worry. The target increase in freight traffic will materialise. But, the Budget does not spell out about the proposed rationalisation of tariff. The Minister has mentioned about the average turn-around time of wagon has dropped but does not explain how it has been achieved and by how much and what it is likely to be in the next year. During the course of the current financial year, the Railway Minister chose to boost the earning by making administrative announcements, outside the Budget to change the classification of certain bulk commodities. Also the demurrage rates were revised upwards thrice. In Budget, there is a mention about terminal management without elaborating if there will be private public partnership in this matter. This method of bypassing the Parliament is not a good sign.

Now, I come to specifics. Government of Orissa has been demanding completion of the sanctioned railway projects and sanction of new railway lines for meeting the industrial demand. Cutting across party lines, Members of Parliament have jointly met the Minister and discussed with him on the Memorandum given by them on certain Railway projects. Since 2003, Orissa is undergoing rapid industrialisation. The projections indicate additional volume of traffic to the tune of 56 MTPA by 2016 alongwith raw materials to the extent of 180 MTPA. Such a sharp increase would require speedy expansion of railway network in the State. Paradeep Port being a major port needs more and swifter rail connectivity. I would request, adequate attention be given to it.

Now, I would like to draw the attention of the Government towards another aspect. East Coast Railway became operation from 1st April, 2003 with Khurdha Road, Sambalpur and Waltar Divisions. The operating ratio of this railway zone has been good. However, expansion of jurisdiction of East Coast Railway has become a necessity in view of the rapid industrialisation. I urge upon the Government to extend the jurisdiction of Sambalpur division to include Jharsuguda-Barasuan-Kiriburu; Rourkela-Nuagaon; Jharsuguda-Himgiri or create a new division with the Headquarter at Jharsuguda or Rourkela with jurisdiction under East Coast Railway. Likewise, the jurisdiction of East Coast Railway be extended to include Bansapani to Padapahar section and Bhadrak-Laxman Nath Road section in Khurdha Road Division.

Lastly, I would like to draw the attention towards the annual allocation of funds and actual expenditure incurred by the Railways. When this is the case in Orissa, it may be happening in all other States. I would rather suggest a specific discussion should be made on the Performance and Outcome Budget of the Railways. We feel very elated when you see the Pink Book which described the detailed programme of our area and give credit to the Minister. So, did, many of our friends. Initially, I also thanked the Minister. But while going through the

outcome Budget, I find a different picture. Most of the ongoing projects that were started in late Eighties or early Nineties are still in the 'ongoing project' list and token provision is being made year after year. Why can not the Railway take up fully completion of single project in a time bound manner? Daitari-Bansapani is one such project. Doubling of Talcher – Paradeep line is another such project. Khurdha Road – Bolangir is another such project. Construction of second rail bridge over river Kathajodi and Kuakhai and doubling the rail line from Cuttack to Baranga will help free flow of rail traffic between Howrah and Chennai. This needs top most attention. Though for three years, crores of rupees being projected, hardly any money is being spent. What is the fun of this budgeting? Similarly, doubling rail line from Khurdha Road to Puri is continuing in a snail's pace. This year there are no funds for this project. Have you abandoned it? At the same time, I should say, I would fail in my duty if I will not congratulate you for extension of Prashanti Express from Vizag to Bhubaneswar. This was a long pending demand. I also express my thanks for running a new train from Bhubaneswar to Pondicherry and morning train from Puri to Howrah. But increase the frequency of Rajdhani Express from Bhubaneswar and allow at least once a week, the Rajdhani to pass through Sambalpur.

Already electrification work for East Coast Rail link is completed. I would suggest to introduce EMU trains to cater to the needs of passengers from Balasore – Cuttack – Palasa. Pantry service should also be provided in Bhubaneswar – Bangalore Express, Bhubaneswar – Kurla, Puri – Tirupati Express trains too. As

light weight wagon construction is being envisaged using aluminium, I would request to establish this new wagon building factory in Orissa, as it is the aluminium major State in the country, which is energy sufficient and also has adequate water to support the industry. Land is also not a problem.

With these words, I conclude, Sir.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Hon'ble Deputy Speaker, Sir, you have allowed me to take part in the discussion on Railway Budget of 2006-2007 : I am grateful to you. Railways are the life-line so far as economic progress of a nation is concerned. The economic development of a nation depends largely upon the expansion of Railway network. This time, Hon'ble Railway Minister has very tactfully presented the Railway Budget before the House. He has woven nothing but fantasy in this Budget. There is a saying in Oriya which goes like this –

"If you know the art of speaking, your talk will be interesting,

If you know how to tie your hair, you will look beautiful,

If you know how to cook, your dishes will be tasty, and

If you know how to play, even the grass will be smooth."

In a nutshell it means that everything in this world depends upon the packaging. Mr. Lalu Prasad is very adept in packaging. After the fall of Rabri Devi's Government in Bihar, he has tried his best to satisfy everyone by presenting a well-calculated Budget. But Sir, the issue of safety has not been addressed to. Railway accidents are on the rise, robbery incidents, inside the train compartment are increasing on an alarming rate. Safety and security of passengers now is the primary concern of everyone. If, the Department of Railways can not assure passenger safety, it will be a great impediment in the way of progress of Railways.

Hon'ble Deputy Speaker, Sir, Orissa is full of mineral resources. We have more than a dozen iron ore mines, enough depo! sit of Aluminium, Coal, Manganese and such other precious minerals. We have the Paradeep Port, the Bay of Bengal, and a long stretch of coastline. Orissa is a land of breathtaking beauty. There is the

* English Translation of the speech originally delivered in Oriya.

picturesque Chilka lake, the architectural marvel the Konark temple and the world famous Jagannath Temple which is a symbol of universal brotherhood and peace. Despite such a bounty of tourist spots, Orissa fails to atract the tourists. The reason is the lack of proper Railway infrastructure. Orissa never gets the attention it deserves from the Ministry of Railways.

Sir, I am here on behalf of the Biju Janata Dal which is a regional party. Our inspiration is late Shri Biju Patnaik who was a man of indomitable spirit and vision. He symbolises the pride of Orissa. He was the man who had rescued the Premier of Indonesia under trying circumstances. The world still remembers him with awe and wonder. He had dreamt of a self-reliant and prosperous Orissa and we too want his dream to be a reality. From this prospective Orissa lags far behind. The manner in which the Railway projects are pending in Orissa is very unfortunate. The

expansion of Railway network is not upto expectation. Sir, we were discussing about regional imbalance in this very House. Orissa, I think is a victim of regional imbalance. I want to draw your attention to certain specific points. The first is the Khurda – Bolangir Railway line project. This is a long-pending demand but due to lack of financial assistance, it is not taking shape. We keep on discussing about the welfare of Scheduled Castes, Scheduled Tribes and the underprivileged in this House. But in reality, nothing is being done for them. Sir, I want to draw your attention to these projects of Orissa which are pending for long time. They are mostly located in tribal-dominant areas. The Railway Budget does not address this issue.

Sir, I want the Railway Minister to promise that he will take steps for the speedy completion of Railway projects in Orissa. Today, the CPI (M) Orissa Unit has described the Railway Budget as disappointing. It has also hinted that this Budget is incapable of removing under development and regional disparity. Regarding the introduction of new trains and expanding the coverage area of existing trains, no steps have been taken. Orissa is neglected as usual. Not a single new Railway project has been announced for Orissa. Sir, we the MPs from Orissa had asked for a grant of 1000 crores and our Chief Minister had requested for Rs.800 crores of Central assistance. But, we have got only Rs.635 crores and Rs. 9 lakhs only. Mr. Basudev Acharia who is a Hon'ble Member of this House and is the Chairman of the Railway Standing Committee is present here. He had announced in two consecutive press conference! s in Orissa about the negligence meted out by the Railways and had promised to do something. Hon'ble Deputy Speaker, Sir, the projects which had began way back in 1992-93, are still awaiting completion. Sir, when will they be completed remains a question mark. I want the Railway Minister to clearly specify a dateline regarding their completion. In last 26th Oct., 2004, the House Committee had submitted a memorandum to Hon'ble Prime Minister and Railway Minster regarding the expansion of Railway network in Orissa. The Committee had recommended the following :-

> "The House Committee strongly recommends sanction of new Railway lines, surveys, introduction of new trains, completion of sanctioned projects for new lines, gauge conversions, electrification and doubling…"

Despite these recommendations, noting is being done till date. The Daitary – Banspani Railway line which had started way back in 1992-93, still remains incomplete. The Ministry of Railways has no answer. The Haridaspur – Paradeep line, the Lanjigarh – Junagarh line, the Bolangir – Angul line, the Duburi – Sukinda road – all these projects are awaiting completion. Other long pending projects are the Talchar – Gopalpur line, the Jeypore – Malkangiri line, the Puri – Konark line conversion and extension of Nuapada - Gunupur BG rail link to Theruvali, and Bargarh – Nuapada line via Padmapur doubling of railway track over river Mahanadi, etc. Absence of proper railway connectivity to the port city Paradeep is a great loss to Orissa's

economy. Orissa's progress is severely hampered. Doubling of Rail Over Bridge over Mahanadi has become essential from the economic point of view, and this should be taken into consideration on a priority basis.

Sir, I want to inform the Minister about the Berhampur – Phulbani New railway line work. Sir, I will conclude my speech within 2/3 minutes. Please allow me to speak.

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, Mr. Panda, 2-3 minutes more cannot be given to you for speaking on this issue. You can give it in writing.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, I will take only two more minutes, and I will try to conclude my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Panda, you can give it in writing.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Next speaker is Shri Bhanwar Singh Dangawas.

… (*Interruptions*)

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Please give me a couple of minutes more to speak.

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, you can give it in writing, and it would be treated as laid.

… (*Interruptions*)

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, please give me two more minutes to speak, and I will conclude my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing more is going to be recorded.

*(Interruptions)** ...

उपाध्यक्ष महोदय : आपका कुछ भी रिकार्ड में नहीं जा रहा है।

...(व्यवधान)

* Not Recorded.

SHRIMATI P. SATHEEDEVI (BADAGARA): The Railway Budget presented by the Railway Minister is having some positive aspects and to that extent it is appreciated. It is well appreciated that there is no increase in the passenger and freightage charges. It is also highly appreciated that the special benefits provided to the weaker sections are still continued.

Being the largest public sector undertaking the public and social character of the country should be reflected in the Budget. The perspective balanced structure should be there. But to that aspect, some salient features are lacking in the Budget. The new suggestions for privatisation in the various sectors should really lead to deterioration of the prestige of Indian Railways. It will certainly lead to loss of employment to thousands of workers in the catering and the Railway porter's services.

The long-pending demand of Kerala to form a Railway zone to Kerala is not yet materialised by the Railway Ministry. This approach towards Kerala is really unfortunate. It is not justifiable.

The Railway Minister has announced that 55 new trains will be introduced throughout the country. But the State of Kerala is not considered based on the needs of the people of Kerala.

The Kerala State contributes not less than Rs. 800 crore to the revenue of Indian Railways and about 50 lakhs of people of Kerala are living outside Kerala in several parts of the country. But while presenting the Budget, the State of Kerala is provided with only three trains that too to Chennai only. Towards the development of Railway in the State, the amount is reduced considerably. Adequate fund is not allotted to the ongoing works also.

It is the long pending demand of the people of Kerala for train travelling facility to the city of Bangalore. Over hundred of tourist buses are now operating

* The speech was laid on the Table.

from Malabar region to Bangalore. These buses are heavily crowded with businessmen, students and employees and devotees to various temples. It is to be noted that till now there is no train service to Bangalore from Malabar area. Hence, it is absolutely necessary to run the Yeswanthapur Kannur Express Train as a daily train and the service shall be granted to Bangalore city. This service will attract enormous passengers and parcel traffic boosting the revenue to the Railways.

Similarly, the long-pending demand of Tellicherry Mysore Railway is also ignored by the Railway Ministry. The proposal was earlier accepted by the Ministry and several surveys were conducted, but without any follow up actions. If this new line is introduced, it will be highly beneficial to the people of Kerala and Karnataka States.

The weekly Kannur Mangalore Maveli Express should be made daily train. The frequency of Rajdhani Express should be increased to at least four days per week. Considering the increased commuters to Mumbai, a new train from Trivandrum *via* Konkan to Mumbai has to be introduced. A new passenger train from Mangalore to Calicut is to be introduced considering the increase in the number of employees and students to and fro to Calicut.

Sir, the required amount of the completion of the ongoing railway projects for the Kerala is considerably reduced. It has to be increased. The doubling work of Mangalore Kannur Rail should be completed. The construction of Railway Overbridges at Nandi and Vengalm should be finished this year. The fund allotted for the construction of other overbridges at Koyilady, Kynalty, Makkali, Thalassery are also meagre.

Sir, the people of Kerala are really disappointed by the Railway Budget. Since it has totally ignored their expectations. Hence the entire Keralietes are looking forward for some favourable actions towards fulfilling their demands.

श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट र्वा 2006-07 पर चर्चा चल रही है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अगर आपको पढ़ना ही है, तो इसे आप ले कर दीजिए।

श्री भँवर सिंह डांगावास : हमें पढ़ने के अलावा और भी बोलना है।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप दो-तीन में अपनी बात समाप्त करिये।

श्री भँवर सिंह डांगावास : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में दिनांक 24 तारीख को जो रेल बजट पेश किया गया, उससे मुझे घोर निराशा हुई है। मुझे ही नहीं बल्कि इस सदन में जितने भी राजस्थान के सांसद हैं, उन सबको निराशा हुई है। बजट में नयी रेलगाड़ियां जो उल्लिखित की गयी हैं, उनमें से एक भी राजस्थान के लिए नहीं हैं। भारत के सबसे बड़े क्षेत्रफल वाले भारत पाक सीमा पर आए सब प्रांतों से अधिक धार्मिक व पर्यटन स्थलों वाले राजस्थान प्रांत पर कतई ध्यान नहीं दिया गया। इससे पूरे प्रांत का विकास बाधित हुआ है और जो आवश्यक सहूलियतें भारतीय रेल को देनी चाहिए थीं, वे भी नहीं दी गयी हैं। मैं केवल दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त करुँÆMÉÉ[ak49][r50]। प्रांत की निम्नलिखित योजनाएं जो राज्य सरकार ने प्रेषित की है, बल्कि बार-बार सदन में मंत्री महोदय का ध्यान दिलाने के बावजूद उनमें से एक भी इस बजट में नहीं ली गई हैं।

नई रेल लाइनों के स्वीकृत कार्य (1) दौसा-गंगापुर सिटी (2) अजमेर-पुकर (3) रामगंज मंडी-भोपाल व (ii) कोलायत से फलौदी।

गेज परिवर्तन के स्वीकृत कार्य (1) बीरमगांव-जोधपुर वाया भीलड़ी-समदड़ी-लूनी (2) रेवाड़ी-सादुलपर के कार्य इस बजट में हाथ में नहीं लिया गया।

नई लाइनों के लिए प्रस्ताव- (1) जैसलमेर से फलौदी-नागौर (2) भिवाड़ी को दिल्ली-अहमदाबाद लाइन से जोड़ना (3) गंगापुर सिटी-धौलपुर-(4) डूंगरपुर-बांसवाड़ा-रतलाम को निम्बेड़ा तक बढ़ाना (4) जैसलमेर-सानू वाया हमीरा(5) भिवानी से चुरु वाया लोहारु-पिलानी-मंडरेला-अलसीसर-अलसीसर-विसाऊ (6) जयपुर से नाथद्वारा वाया कस्वा गंगापुर-भीलवाड़ा-बनेड़ा-शाहपुरा-केकड़ी मालपुरा-डिग्गी-फागी-सांगानेर व टोंक (7) विलाड़ा से वर नई लाईन तथा पीचाड़ रोड से विलाड़ा तक गेज परिवर्तन (8) जैसलमेर से वाड़मेर (9) अनुपगढ़ से खाजुववाला वाया रामगढ़ व (10) अजमेर से मेड़ता रोड (जिसका भाग अजमेर-पुकर पर कार्य चल रहा है। इतनी परियोजनाओं से एक मुख्य परियोजना (अजमेर से मेड़ता रोड) जो अब पुकर से मेड़ता शहर रही है क्योंकि मेड़ता शहर तक मेड़ता रोड से बड़ी लाईन से जुड़ी हुई है और अजमेर से पुकर लाइन जुड़ रही है। इस संबंध में मैं कुछ प्रकाश डालना चाहूंगा।

इस संबंध में निवेदन है कि मेड़ता रोड से मेड़ता शहर को अजमेर से जोड़ने का सर्वे आजादी से पूर्व हो चुका था और उसके बाद कई सर्वे हुए। आखिरी बार बजट वा 2004-05 में पृठ 22 पर क्रम संख्या (XV) पर सर्वेक्षण अद्यतन किए जाने का उल्लेख है। मैं मानता हूं कि सर्वे हो चुका है, इसलिए किसी बजट में इसका उल्लेख नहीं है। बजट पारित करवाने से पहले गत वा बजट पेश हो रहा था तो मौखिक रूप से मैंने माननीय मंत्री जी से निवेदन किया था और उन्होंने हां भरी थी और श्री आर.वेलू जी से कहा था इसे नोट करो। उसके बाद मंत्री महोदय के भवन में भी हम गये, उसके हमारे सब साथी मिलकर रेल भवन में भी गये और उन्होंने हां भरी थी लेकिन अब वादाखिलाफी हो रही है कि बजट में इस बारे में नाम तक नहीं है। इस तरह से यह नहीं होना चाहिए। इससे फायदा यह है कि चूंकि बीकानेर से सीधा अजमेर आने का रास्ता है, करोड़ों यात्रियों को जो अभी जोधपुर से मारवड़ जंक्शन होकर और बीकानेर से फुकेरा होकर अजमेर पहुंचते हैं, वे सीधे पहुंच सकते हैं। मेड़ता रोड से मेड़ता शहर तक बड़ी लाईन पूर्व में बनी हुई है व अजमेर में पुकर का कार्य निर्माणाधीन है।

*उपाध्यक्ष महोदय, मैंने पूर्व के दोनों बजटों के समय व लेखा-अनुमानों के समय इस (पुकर-मेड़ता शहर) जोड़ने का निवेदन किया था। यही नहीं, रेल मंत्री महोदय ने बजट पारित करवाने से पूर्व मौखिक हां भी भरी थी। इस संबंध में रेल मंत्री जी से मैं तीन बार मिलकर आग्रह कर चुका हूं। यह मेड़ता शहर-पुकर जुड़ जाने से उत्तरी भारत व पश्चिमा राजस्थान पूरे पश्चिम व दक्षिण भारत के सीधा जुड़ेगा। करोड़ों यात्रियों को जो अभी जोधपुर से मारवाड़ जंकशन होकर और बीकानेर से फुकेरा होकर अजमेर पहुंचते हैं, सीधे मेड़ता रोड से बहुत ही कम फासले द्वारा अजमेर आ सकेंगे। रेलवे को भी करोड़ों रुपए माल ढ़ोने में फायदा होगा।

अत: प्रार्थना है कि पुकर से मेड़ता शहर से जोड़ने का इसी बजट में प्रावधान रखा जाए।

इसके अतिरिक्त डेगाना जंक्शन से रतनगढ़ तक गेज परिवर्तन, किसी न किसी द्रुतगति रेल कोरेण रेलवे स्टेशन पर, गाड़ी संख्या 7037/ 7038 जो सिकन्दराबाद से बीकानेर व बीकानेर से सिकन्दराबाद चलती है, का मारवाड़ मूंडवा पर ठहराव व रेलवे स्टेशन मेड़ता रोड पर दूसरा फुट ओवर ब्रिज व नागौर स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या-2 पर भी फुट ओवरब्रिज बन वाने की प्रार्थना करता हूं। *

*…. * This part of the speech was laid on the Table.

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Sir, the railway engine is the growth for Indian economy. It is committed for economic prosperity. Particularly, the Indian Railways are managing the greatest country linking the people of all the four corners. It is only linking point from rural to urban.

I think it is delayed compared to other departmental Budget. Whatever money has been allocated in the Budget, it cannot be compared with the progress of other Departments. The other Departments do not have their own income, but the Railways are having its own resources.

Out of more than 10 million people in India, 30 crore are middle class, who depend on trains. Therefore, the train is the 'lifeline' for the middle class and not for the poor. However, you are claiming that the trains are for poor; the poor does not have money to get reservation.

However, you are claiming to BPL card. Why do you not have the courage to name it as 'Poor Men Card? Kindly withdraw this nomenclature. You fetch votes in the name of Dalit, Scheduled Castes, Scheduled Tribes and OBCs. May you specify how many dalits, Scheduled Castes, Scheduled Tribes and OBCs are having the privilege to travel in reserved compartments of super-fast trains?

It is not a hard fact that by lowering fares of AC class, you intend to benefit the rich in the name of poor. If you really want to give relief to poor, why do you not reduce fares of poor passengers travelling in passenger trains/super-fast trains and in sleepers etc.

The rail line, proposed by the Ministry for Orissa State is Khurda – Bolangir. The entire project requires approximately Rs. 700 crore, whereas you have sanctioned Rs. 40 crore only, that too on my request. Is it not clear, that to have Rs. 700 crore outlay, approximately 20 years would be required and by then

* The speech was laid on the Table.

the prices shall escalate? Hence, practically you do not work for the upliftment of Orissa. Are you aware that this is the only railway line, which passes through Adivasi predominant district, that is, Nayagarh – Daspalla – Kandhmal – Phulbani – Bauda – Kalahandi – Bolangiri, the extremely poor district. I need not say that the State in general and above areas are below poverty line.

I humbly request you that in case you have real sympathy with the Tribals, Scheduled Castes, and Backward Classes, please allot at least Rs. 200 crore for Khurda – Bolangiri line only, so that the developmental work is taken up promptly.

The modernisation and doubling of Puri – Bhubaneswar railway line is also the need of the hour. A fresh survey be kindly taken up from Bhubaneswar to Konark.

To promote eco-tourism, new coaches should be attached in the trains running from Kolkata to Puri, along with pantry cars.

The modernisation of capital city Bhubaneswar is most urgent work so that the status of the State is recognised by the visiting foreigners.

With this, I conclude, Sir.

SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): Hon'ble Deputy Speaker, Sir, at the outset, I want to thank Hon'ble Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav and his Ministry for presenting a "Pupular Budget". He has paid some attention to Orissa for which I am grateful. I also want to draw the attention of this House that for the last five decades, Orissa has been a victim of Central negligence. Orissa lags behind for this reason. In a federal system, it is the constitutional responsibility of the Central Government to maintain a balanced growth of all the States. But the Central Government has not done its duty with regard to Orissa. Many a times Orissa has been deprived of its rightful claim. In this context one recent example is the 'National Science Institute'.

Sir, in the development of any nation, t! he Railways play a fundamental role. Railway lines can be compared to the life line of a nation. Railways are the symbol of progress and prosperity. In post-Independence ear Orissa's progress in Railways is very dissatisfactory. People of Orissa feel that the political party which was in power at the Centre is responsible for this

neglect. Is it not correct? Orissa contributes a significant amout of revenue to the Railways but the grants which it gets are not proportional. The people of Orissa do not beg for pity or compassion. They want their rightful claims and aspirations to be fulfilled. If things continue in the same manner, the people of Orissa, her youths, students and residents will not hesitate to take to the streets. In this context, I want to draw attention to following problems.

Firstly, I want to thank Mr. Yadav for introducing new trains between Bhubaneswar – Pondicherry, Bhubaneswar –! Baripada and Bhubaneswar – Howrah. But, Sir, the train between BBSR and Pondicherry should ply seven days a week instead of once in a week. Similarly, the train between Bhubaneswar and Baripada should ply on a daily basis.

* English Translation of the speech originally laid on the Table in Oriya.

Secondly, the Baidyanath Express between Puri – Patna should run on a daily basis. Once in a week will not serve any purpose. Hon'ble Railway Minister is fully aware of the historic ties between the Kingdom of Magadh and Utkal. Thus, Orissa and Bihar should be well-connected. Similarly, the 'Lokmanya Tilak Express' between Bhubaneswar and Mumbai should ply daily rather than weekly.

Thirdly, Sir, I want to draw the attention of the Railway Minister for the introduction of some new trains. If Bhubaneswar and Goa can have direct railway link, then it will give a great fillip to the tourism industry. This will facilitate tourist movement between Orissa and Goa. I ! plead the Hon'ble Minister to introduce a new train between Bhubandeswar and Vascodagama. From the point of view of tourism, Bhubaneswar and Dehradun should have direct railway connectivity. A new train should be introduced. Sir, people from the coastal region need better connectivity with the State capital Bhubaneswar. Hence, frequency of train between Bhadrakh – Bhubaneswar and Khurda should be increased.

Fourthly, Hon'ble Railway Minister has sanctioned funds for some on-going projects, but he has neglected some other important projects. I am requesting him to take these projects into consideration again. Sir, the Hon'ble Railway Minister knows very well that survey work has been completed for the introduction of new railway line between Puri and Konark. But the new Budget has not sanctioned funds for this purpose. Similarly, in the district of Bhadrakh, Bhadrakh – Dhamra line! survey work has been completed. Why is then, there is no provision of any allocation in the present Budget? Sir, another railway line between Bargarh and Nuapada with a stretch of 137 kms. is very important. If this line is constructed, it will reduce the distance between Sambalpur and Raipur by 188 kms. As the survey work has been completed, funds should be immediately sanctioned for this purpose.

Fifthly, Sir, the amount required for Khurala – Bolangir railway line is Rs.100 crore. But we have only got Rs.23 crores. Again for the Lanjigarh – Junagarh line the amount required is Rs.122 crore, but the amount sanctioned is a meager Rs.19 crores. The Haridaspur – Paradeep line which will facilitate flow of minerals has not got any further sanction of funds. Again the Jeypore – Malkangiri area which is infested with Naxalism and is primarily a tribal dominant area has been neglected by the Railway Minister.

Sixthly, Sir, regarding the modernisation of Bhubaneswar Railway Station, only Rs.85.87 thousand has been sanctioned. This is grossly inadequate. I demand for the sanction of at least Rs.12 crores for this purpose. Just like Baroda, Bhubaneswar should also have a Railway Staff Training College. Lastly, for the Coach Repairing Workshop at Mancheswar, no fund has been allocated. I draw the attention of the Minister to make this a coach manufacturing unit. A Railway Terminal should be constructed adjoining Vani Vihar, Mancheswar, Patia to Bhubaneswar Railway Station.

Sir, my Lok Sabha Constituency Jajpur is an important place. The industrial complex Kalinga Nagar is located here. Hence, the adjacent Jaipur – Keonjhar Road Railway Station must be developed and modernised. Long distance trains like Rajdhani, etc., should halt at this station. Another impo! rtant station is the Dhanmandal Station which needs to be upgraded. A railway counter should open at Jaipur town. I draw the attention of the Minister to these issues.

SHRI G.M. SIDDESWARA (DAVANGERE): Sir, the Railway Budget presented by the Hon'ble Minister for the year 2006-07 is most disappointing as far as Karnataka State is concerned. It is a dry Budget and it is not for the development of my State. It is an Oasis for Karnataka State. There is not even a single mention about the development of my constituency Davanagere. Many important railway projects pending for a long time and the Railway Budget is mum about this project.

The Railway line between Tumkur and Davanagere via Chitradurga is a very important line. At present, the Railway line between Tumkur and Davanagere is a circuitous route via Birur, Kadur and Arasikere. The distance is about 70 kms. and it takes more than an hour extra time for the journey. There is heavy traffic on the roads between Tumkur and Davanagere.

Considering all the above factors, a new route between Bangalore and Davanagere via Chitradurga and Tumkur has been suggested. We, the Members of this august House, have submitted several representations to the Hon'ble Railway Minister. Unfortunately, nothing has been done in this matter.

Funds have been allocated during 2005-06 for the Railway Line between Chitradurga and Kottur, via Jagalur. Even then there is no mention of this Railway line in the present Budget. There is no survey report. Hence, it is requested that the construction work of this line should be taken at the earliest.

* English Translation of the speech originally laid on the Table in Kannada.

The then Railway Minister laid the foundation stone during the 2004 and funds were released in 2005 for the development of Road Over Bridge 197, 207 and 208. Again this year's Budget (2006-07) does not say anything about the construction of these over bridges. I draw the attention of the Hon'ble Minister and request him to take up these pending projects.

Davanagere is a very important business, educational and cultural centre in Karnataka State. Many visitors from various States and from abroad come to this place. But there is no facility of aeroplane in Davanagere. Road transport is the only facility we have in our constituency for the development of this district. Eminent persons and important political leaders have framed several developmental railway projects and the Union Government has ignored all of them. My father, a former M.P. and many other Members of Parliament have tried their best to convince the Centre to take up these important railway projects. The negative attitude of the Centre has kept all our representations in cold storage. I urge upon the Centre to change its attitude and help the people of my constituency by starting the pending railway projects in Davanagere.

My humble request to the Hon'ble Minister is to provide a stoppage of Rani Chennamma Express and Kurla Express at Chikkajaguru. Similarly, the people are demanding Meeraj – Bangalore Express to stop at Holalkere. In addition to this developmental work of platforms at Ramagiri and Chikkajaguru must be taken up without any further delay.

There is abundant iron ore in and around Chitradurga and Railways can earn about Rs.800 crores each year by transporting the iron ore. Therefore, all the pending railway projects mentioned above should be taken up forthwith and sufficient funds should be provided for the same.

SHRI DHANUSKODI R. ATHITHAN (TIRUNELVELI): At the outset, I would like to congratulate Mr. Lalu Prasad and Velu*ji* for putting their third consecutive Budget without raising

the passenger's freight. The Railway Budget clearly shows that the UPA Government is pro-people especially for poor.

I wish to express my thanks to Shri Lalu and Shri Velu for sanctioning the full amount for completion of Tirunelveli to Tiruchenoor Gauge conversion.

On behalf of the Tirunelveli, Thuthikudi District people I once again thank our Ministers and request Laluji to complete the BG conversion within six months and introduce new train having the Name 'Senthil Express' starting from Chennai to Tiruchendur. Nearly fifteen lakh people from the Southern districts are living in Chennai. So I request Mr. Laluji to introduce a direct train between Chennai and Tiruchendur and facilitate our people belonging to Southern district who live in Chennai. Now I come to a very important subject which is very essential for Tamil Nadu and its economic development. Chennai Kanyakumari via Vilupuram – Tirchi – Madurai - Tirunelveli is the chord section in the State. First National Highway has been created in this section which vertically connects Chennai Kanyakumari with a distance of 680 kms.

The chord section was continuously neglected by the Railway and after a long agitation the BG conversion was made in 1992.

Since this Chennai Kanyakumari is a vertical and main chord route connecting South and Northern part of the State, this section is very congestive due to the single line operation.

I appeal the Railway Minister to sanction at least Rs. 500 crore for the preliminary work to start the doubling of BG Line between Chengleput and Kanyakumari via Tirunelveli and connect Maniyatehi to Thunkukudi. Now we cannot introduce new trains in this Section due to heavy traffic. Most of the times the South bound trains are late to arrive the destinations due to the single line.

* The speech was laid on the Table.

So, I urge upon the Minister to allot at least Rs. 500 crore for the doubling of the segments viz. Chennai – Tirunelveli – Kanyakumari and Maniyachi – Thuthukudi to enable the easy trafficking between South and North Port of Tamil Nadu.

Another important matter in Railway is the electrification between Vilupuram and Thuthukudi Tirunelveli and Kanyakumari to enhance the speed of the trains plying between these segments.

These two issues are long pending and major issues for Tamil Nadu and in the interest of overall developments of Tamil Nadu State, I urge upon the Railway Minister to take special interest to implement the two major schemes for Tamilians as a whole.

Since the Chennai – Thuthukudi – Kanyakumari Railway traffic is increasing day by day, I request the Minister to introduce Jana Sathabadi Express with 150 kms. speed between Chennai and Kanyakumari and Chennai to Thuthukudi, for which a trial run was also conducted which covered the distance between Chennai and Kanyakumari within 8 hours.

Tirunelveli and Chennai are the important destinations for the travellers in Tamil Nadu and it is a great necessity to have a Day Train Service with AC and non-AC Chair Car facilities. I would request the hon. Minister to kindly look into this important need of the people and introduce the Train immediately.

There is need to have First AC facilities in the trains running from Chennai to Tirunelveli; I request the hon. Minister to add I AC coach in Nellai Express to facilitate passengers going to Chennai from Tirunelveli and vice versa.

The Pothigai Express from Chennai to Tenkasi is running twice a week; it is a popular train running with full seating capacity regularly. There is an urgent need to run the train on all days. I request the hon. Minister to pass necessary orders in this regard.

Nellai Junction is the Headquarters for the Tirunelveli, Tenkasi, Thiruchendur Parliamentary constituencies. So, it is necessary to have a VIP Lounge in this junction.

There is a need for additional two BG platforms at Tirunelveli Junction, as the traffic has increased four fold (since the construction of present structure). This will reduce the congestion and same way for smooth traffic.

Sir, Kanyakumari is a National Tourist Centre in Tamil Nadu and also the southern-most tip of India where three seas are coming together.

So, I suggest you to introduce many new trains to connect all State capitals of our country which gives a message to our people of the Nations unity.

Since Kanyakumari is national Tourist Centre and attracts thousands of tourists everyday, I request the Railway Minister to declare Kanyakumari as the Railways national Terminal in the South and create all facilities to upgrade Kanyakumari as a National Terminal.

So, I request the hon. Minister that your kindself may be pleased to pass necessary orders to fulfil the said needs. Sir, the people of Tamil Nadu are eagerly expecting your kind announcements in this regard at the earliest possible time.

SHRI GURJEET SINGH RANA (JALANDHAR): Deputy Speaker, Sir, thank you for the opportunity give to me to speak on the Rail Budget, 2005-2006. Shri Lalu has presented a common man's Budget. It is a pro-people Budget. Fares have not been increased. He has the welfare of entire India in his heart. He has taken care of all sections of the society. He has taken care of the interest of trade and industry too. The proposal 'Freight Corridor' is a wonderful step. But, it starts from Bengal and ends at Ludhiana. I would appeal to the Hon'ble Railway Minister to extend it to Wagah Border. The Central Government and the Punjab Government, both want to do away with trade restrictions with Pakistan. Our Chief Minister Shri Amarinder Singh has also played a vital role in facilitating trade with Pakistan. So, I would appeal to Shri Lalu to extend the! 'Freight Corridor' to Wagah Border. This would help not only Punjab but the entire country.

Sir, the Chandigarh – Ludhiana rail link should be completed at the earliest. The rail link till Morinda has been completed. It should be extended to Ludhiana.

Sir, our beloved leader late Shri Rajiv Gandhi had established the Rail Coach Factory at Kapurthala at the time of militancy in Punjab. An assurance was given that local people would be granted employment there. Employment was indeed given to locals. But, Sir, today, the people of Punjab are concerned. The Rail Coach Factory is located in my constituency. We have come to know that the Rail Coach Factory at Kapurthala may be privatised. Sir, we oppose it tooth and nail. If privatisation is to be done, it should be started from Bengal and Bihar. Although,

* English Translation of the speech originally delivered in Punjabi.

I belong to the ruling party, I am an elected representative of this area. I will oppose the move to privatise RCF, Kapurthala.

In the end, I would like to say that this is a wonderful Budget. And I thank Shri Lalu for such a good Budget.

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : उपाध्यक्ष महदोय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान मुम्बई में रह रहे 30-35 लाख उत्तर भारतीयों की समस्या की तरफ दिलाना चाहता हूं। उत्तर भारत से, विशेाकर पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के पश्चिमी जिलों के 80 प्रतिशत से ज्यादा लोग मुम्बई में नि वास करते हैं। गर्मी के दिनों में मुम्बई से वाराणसी आने में उन्हें बहुत दिक्कत होती है। जो भी रेलगाड़ी चलाई जाती है, उसे यहां पहुंचने में 30 से 35 घंटे लगते हैं। वाराणसी को बाबा भोलेनाथ की काशी नगरी के नाम से भी जाना जाता है। मुम्बई में रहने वाले करीब 30 लाख लोगों की भावना है और मांग है कि मुम्बई से वाराणसी और वाराणसी से मुम्बई तक राजधानी एक्सप्रेस के समकक्ष एक एसी ट्रेन चलाई जाए, जो 15-16 घंटे में यह दूरी तय करे।

औरैया से जौनपुर के बीच आमान परिवर्तन की योजना 2003-2004 के रेल बजट में घोाित की गई थी। उसके लिए 83 करोड़ 54 लाख रुपए की धनराशि आबंटित की गई थी। 2004-2005 के लिए उसमें दो करोड़ रुपए का खर्च करने का प्रावधान किया गया था। लेकिन 2004 और 2005 भी बीत गया, मिट्टी और पुल के लिए जो धनराशि आबंटित की गई थी, उस पर ठीक ढंग से कार्य नहीं हो पाया है और कार्य भी धीमी गति से चल रहा है। अब 2006-2007 के रेल बजट में रेल मंत्री जी ने 83 करोड़ रुपए की राशि को बढ़ाकर 88 करोड़ रुपए कर दिया है। मैं कहना चाहूंगा कि जिस तरह से धनराशि को बढ़ाया जा रहा है और कार्य धीमी गति से चल रहा है, अगर उस पर ध्यान नहीं दिया गया तो आमान परिवर्तन की इस योजना को पूरा होने के लिए निधार्रित धनराशि 100 करोड़ रुपए तक पहुंच VÉÉAMÉÉÒ[R51]।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, वाराणासी से लखनऊ, उत्तर रेलवे अकलेश्वर महादेव के पास 40 र्वा पुरानी अनमैनेबल रेलवे क्रॉसिंग है जिससे सैंकड़ों लोग मौत के शिकार हो चुके हैं। उसको जनहित में मैनेबल क्रॉसिंग बनाया जाए। माननीय कल्पनाथ जी जब घोसी से सांसद थे तो लिछवी एक्सप्रेस में फर्स्ट एसी लगाया जाता था लेकिन जब वे स्वर्गीय हो गये तो फर्स्ट एसी हटा दिया गया। जनता की मांग है और कई बार इस संबंध में लिखा-पढ़ी की गयी लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करुंगा कि इसमें फर्स्ट एसी का कोच जोड़ने का काम करें। लिछवी एक्सप्रेस वाराणासी से दुल्लापुर रेलवे स्टेशन है जो व्यापारियों का बहुत बड़ा केन्द्र है. इस एक्सप्रेस के ठहरने की मांग की जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करुंगा कि बिंदापुर रेलवे स्टेशन पर लिछवी एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित करें। ओड़ियार एक बहुत बड़ा जंक्शन है तो ओड़ियार से छपरा, ओड़ियार से बलिया और ओड़ियार से बनारस वहां से ट्रेनें चलती हैं लेकिन कंप्युटरीकृत आरक्षण वहां से नहीं है। जनभावना को देखते हुए ओड़ियार में कंप्युटरीकृत आरक्षण का केन्द्र खोला जाए और वाराणासी से बलिया होते हुए छपरा शटल ट्रेन की मांग है। उस रोड पर रोडवेज न चलने के कारण आये दिन लोगों को परेशानी होती है। शादी के मौकों पर बसें बुक हो जाया करती हैं और रोडवेज की सुविधा न होने के कारण लोगों को ट्रेन का

सहारा लेना पड़ता है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि वाराणासी से बलिया होते हुए छपरा की शटल ट्रेन शुरु करने का कट करें।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, र्वा 1989 से लोक सभा में प्रवेश किया है तब से रेल बजट पर बोलते-बोलते एक बात जो हमेशा रखती आई, कि अगर हमें रेल का विकास करना है तो

हर समय केवल किराया बढ़ाकर काम नहीं चलेगा, माल ढोने वाली जो मालगाड़ियां हैं उनकी तरफ भी हमें ध्यान देना होगा, उनके डिब्बों में सुधार करना पड़ेगा, उनकी गति बढ़ानी पड़ेगी और रेलवे की माल-ढुलाई बढ़ानी पड़ेगी। इतने साल बाद इस बात पर ध्यान दिया गया है और सारी बातें की गयी हैं। मैं उसके लिए धन्यवाद देती हूं और यह बजट बहुत कुछ ठीक हो गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने शेर-शायरी बहुत की और अपने आपको दरिया कहा और कहा कि हम रास्ता बदल भी सकते हैं। दरिया हैं या दरियादिल हैं मेरी समझ में नहीं आया लेकिन पूरा का पूरा मध्य प्रदेश इस दरिया में समा गया। मध्य प्रदेश की एक भी बात पूरी नहीं हुई। मध्य प्रदेश यानी देश का मध्य भाग। कहीं भी जाना हो तो इस प्रदेश से होकर जाना ही पड़ेगा। लेकिन इस पूरे प्रदेश पर माननीय मंत्री जी ने कोई ध्यान नहीं दिया। मेरे अपने क्षेत्र की बात अगर करुं तो इंदौर से होते हुए नागपुर जो गाड़ी चलती है वह गाड़ी आगे हैदराबाद और बंगलौर तक करीब-करीब पक्की हो गयी थी लेकिन वह दरिया में कहां खो गयी, मेरी समझ में नहीं आता है। देवास-मक्सी-इंदौर-गोदरा यह जो रेल लाइन है, माननीय राठवा जी भी इसे जानते हैं कि यह क्षेत्र बहुत महत्वपूर्ण cè[r52]।

19.00 hrs.

यह बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है और इसके लिए सन् 1992 में स्वीकृति हुयी थी। हर साल थोड़ा-थोड़ा पैसा दिया जाता है। यह तीन सौ करोड़ रूपए की योजना नौ सौ करोड़ रूपए तक पहुंच गयी। मैं हमेशा से इस बात को रखती आयी हूं। योजनाएं बनती हैं और पैसा नहीं देते हैं, तो योजनाओं का व्यय बढ़ता जाता है। बड़ी मुश्किल से देवास-मस्की रूट को हमने पूरा किया। इस रूट के लिए हम बार-बार बोल रहे हैं। अगर निजामुद्दीन होते हुए ग्वालियर, शिवपुरी, मक्सी, देवास, इंदौर ऐसी गाड़ी चलायी जाएगी, तो वह दिल्ली के लिए शार्टकट होगा, लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। अब इसे पूरा करना है। इंदौर-पीतमपुर और पूरा झाबुआ इलाका आदिवासी क्षेत्र है। मेरी समझ में नहीं आता कि हमारे मंत्री जी भी झाबुआ से हैं, वे भी इस ओर कुछ ध्यान नहीं दे रहे हैं। इस पूरी रेल लाइन के लिए सिर्फ 10 करोड़ रूपए दिए। अभी भूमि अधिग्रहण भी करनी है। पीतमपुर का औद्योगिक इलाका है, इसका विकास कैसे हो पाएगा, समझ में नहीं आता है। एक बात मैं और कहूंगी कि इतनी बड़ी रेल सुरक्षा की बात कही जा रही है, नयी टेक्नालॉजी की बात कही जा रही है, लेकिन केवल सिग्नलिंग या सर्किटिंग करके काम नहीं चलेगा। रेल सुरक्षा के लिए पूरे बजट में केवल 12 लाइनों में आपने भााण दिया है। मैं कहना चाहूंगी कि सुरक्षा की जब हम बात करते हैं, तब जो गाड़ी चलाने वाले लोग हैं, बाकी का जो स्टाफ है, इनके लिए भी कहीं न कहीं ट्रेनिंग की व्यवस्था करना बहुत आवश्यक है। न प्रशिक्षण संस्थान हैं, ट्रेनिंग की कोई बात तक इस बजट में नहीं है, इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं कहना चाहूंगी कि नयी-नयी बातें आपने कही हैं, मैं केवल एक ही बात कहूंगी कि स्पोर्टस की बात बहुत अच्छी तरीके से कही है, जो महिलाएं अनुसूचित जाति-जनजाति की हैं, जिनके लिए लिए आयु मर्यादा में कुछ रिलैक्सेशन की बात कही है। महिलाएं जो स्पोर्टस में हैं और अच्छे तरीके से हिस्सा लेती हैं, उनके लिए भी इसी प्रकार से आयु में रिलैक्सेशन की बात होनी चाहिए। बाकी कुछ छोटी-मोटी बातें हैं। मेरे क्षेत्र में विद्युतीकरण नहीं हो रहा है। बहुत छोटा सा क्षेत्र बचा है, लेकिन विद्युतीकरण न होने से मुंबई जाने वाली गाड़ी हो, पूना जाने वाली गाड़ी हो, दिल्ली जाने वाली गाड़ी हो, हमें इंदौर ओर उज्जैन के बीच आज भी डीजल इंजन लगाना पड़ता है, उज्जैन के बाद इंजन बदला जाता है, कई बार दिशा बदलने के लिए आगे जाने के बाद फिर इंजन इधर का उधर करा जाता है, इसी में करीब घंटा-डेढ़ घंटा चला जाता है। इतना छोटा सा यह महत्वपूर्ण ट्रैक है। इंदौर एक इंडस्ट्रियल सिटी है। बार-बार मांग

करने के बाद भी इंदौर-उज्जैन इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए कुछ भी पैसा नहीं दिया गया। मैं चाहूंगी कि ये छोटी-छोटी बातें, जो कि बहुत ही आवश्यक हैं, हमारे रेल मंत्री जी इस ओर थोड़ा ध्यान दें, तो बहुत अच्छा हो जाएगा।

मैं आखिर में एक बात कहूंगी, मैं बार-बार सुझाव देती आयी हूं कि आगे रेल को बढ़ाना है, भविय की योजनाएं आप अगर करना चाहते हैं, तो भविय की योजनाओं की दृटि से भी आज कुछ योजनाएं बनानी पड़ेंगी और इसलिए मैंने सुझाव दिया था कि जहां-जहां भी ऐसी योजनाएं आगे बढ़ती हैं, ऐसी कई जगह होंगी, वहां ध्यान देकर आज ही कुछ जमीन अधिगृहीत करना आवश्यक है। इंदौर स्टेशन आगे बढ़ेगा, वहां इसके साथ-साथ कई विस्तार योजनाएं बढ़ेंगी। एनटीसी की मिल की जगह बिल्कुल स्टेशन से लगी हुयी है। आज वहां अगर दूसरा कोई कांप्लैक्स बनेगा, कोई योजना बनेगी, तो ि वस्तृतीकरण के लिए आप के पास जमीन नहीं रहेगी। 15-16 करोड़ रूपए का मामला है, वह जमीन हम ले सकते हैं, वह ग वर्नमेंट की जमीन है, लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मेरा इतना ही निवेदन है कि बहुत बड़ी-बड़ी बातें, बड़ी-बड़ी शेरो-शायरी करने से काम नहीं चलेगा। आपने कुछ अच्छा काम किया है, लेकिन अगर इन छोटी-छोटी बातों पर आप ध्यान देंगे, एक प्रदेश की तरफ अगर आप ध्यान नहीं देंगे, एक पूरे के पूरे प्रदेश के दरिया में खो जाने से रेल का विस्तार नहीं हो सकेगा, इस ओर थोड़ा ध्यान दें।

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता cÚÆ[c53]।

लालू जी ने सदन में जो रेलवे का बजट रखा है, वह बहुत सराहनीय है। बजट में साधारण लोगों, किसान भाइयों और अपंग भाइयों के लिए 50 परसैंट और 75 परसैंट का जो डिसकाउन्ट रखा है, वह एक सराहनीय कदम है। रेलवे इमोशनल और नेशनल इंटिग्रेशन की प्रतीक है। रेलवे उत्तर भारत से दक्षिण भारत और पूर्व से पश्चिम को आपस में जोड़ती है। लालू जी ने रेलवे को अच्छा बनाने के लिए जो कदम उठाए हैं, वे काफी सराहनीय हैं। मैं उस हिमाचल प्रदेश से आता हूं, जो बहुत शान्तिप्रिय है। उसके पड़ोस में जम्मू-कश्मीर है। वहां रेलवे के ऊपर काफी पैसा खर्च किया गया है। मैं कोई आलोचना नहीं कर रहा हूं लेकिन आजादी के बाद हिमाचल प्रदेश के हितों को बिल्कुल इग्नोर किया गया है।

मैंने पिछले बजट में निवेदन किया था कि पठानकोट से जोगिन्दरनगर नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज में परि वर्तित किया जाए। पिछले बजट में कहा गया था कि इसे नैरोगेज से ब्रॉडगेज में करने के लिए प्रावधान करेंगे। मैंने जब इस लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्ट पढ़ी तो उसमें यह लिखा था कि पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेल लाइन का कॉस्ट बेनिफिट रेशियो माइन्स में है। जब ब्रिटिश लोगों ने पठानकोट-जोगिन्दरनगर और शिमला की रेल लाइन बनायी थी तो कॉस्ट बेनिफिट रेशियो नहीं देखा था। आदरणीय प्रधान मंत्री डॉक्टर मनमोहन सिंह और आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जो यूनाइटिड प्रोग्रैसिव एलाइन्स की चेयरपर्सन हैं, ने कहा है कि रूरल इनफ्रास्ट्रक्चर बढ़ना चाहिए। आज आप कोई फैसिलिटी नहीं दे रहे हैं। कांगड़ा बहुत खूबसूरत वैली है। वहां बहुत टूरिज्म पोटेंशियल है, हाई जेनरेशन के पावर प्रोजैक्ट्स व्यास में आ रहे हैं और बहुत सारे सीमेंट उद्योग आ रहे हैं। कॉस्ट बेनिफिट रेशियो को देख कर आधार बनाएंगे या पैमाना बनाएंगे तो वहां के लोगों के साथ घोर अन्याय होगा।

मैं कांगड़ा, चम्बा संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूं। पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेल लाइन में ज्वालामुखी रेलवे स्टेशन है। वहां बिहार के हजारों लोग ज्वाला जी के दर्शन के लिए आते हैं। अगर यह लाइन ब्रॉडगेज होती है तो वहां टूरिज्म और इंडस्ट्री को बढ़ावा मिलेगा।

इसके साथ-साथ हमारी एक रेल लाइन नंगल-तलवाड़ा है। वहां 1974 में काम शुरू हुआ था। आज 32 साल हो गए हैं। 50 किलोमीटर के ट्रैक पर 210 करोड़ रुपए खर्च होने थे। सिर्फ इसके ऊपर 81 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। आगे न पीछे, कोई काम नहीं हुआ है। काम तलवाड़ा में रुक गया है। पिछली मर्तबा बजट में इसका प्रावधान 18 करोड़ रुपए का था। इस बार के बजट में 12 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। आज सारे हिन्दुस्तान के पैंडिंग प्रोजैक्ट्स की इवैल्यूएशन की जा रही है। कहा जा रहा है कि जितने भी प्रोजैक्ट्स हैं, उनको एक सीमा के तहत पूरा करना चाहिए। अगर 32 साल में 50 किलोमीटर रेल लाइन नहीं बन सकी तो आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि अगले 30 वर्ा में भी वह बनने वाली नहीं है। आजादी से पहले पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेल लाइन 10 वर्ा में 164 किलोमीटर ही तैयार हुई थी। आज टैक्नॉलोजी और हर चीज बदल गई है। अगर इस ट्रैक को बनाने में 60 वर्ा लग जाएंगे तो आने वाले वक्त में यदि इसे डबल करना होगा तो आप अन्दाजा लगाइए कि इसके ऊपर कितने साल लगेंगे। यह रेलवे बजट का आउट कम है। मैंने सारी डिटेल्स उसमें से निकाली हैं।

पिछली बार प्रधान मंत्री डॉक्टर मनमोहन सिंह हिमाचल प्रदेश गए थे। उन्होंने नाफ्था-जाखरी 1600 मेगावाट प्र ोजैक्ट का उद्घाटन किया था[R54]। उन्होंने कहा कि हिमाचल प्रदेश सरकार कुछ प्रोजेक्ट बनाकर भेजे और हम उन प्र ोजेक्ट्स के लिए पैसे का प्रावधान करेंगे। हिमाचल प्रदेश सरकार ने भानुपल्ली, विलासपुर, रामपुर रेललाईन का प्रोजेक्ट भेजा, हमने परवानू प्रोजेक्ट भी भेजा। इसी तरह से एक प्रोजेक्ट चण्डीगढ़-बडी का भी भेजा। आपको हैरानी होगी कि ये सारे क्षेत्र ऐसे हैं, इनमें ज्वाइंट वैन्चर में लोग आने के लिए तैयार हैं। विलासपुर, भानुपल्ली रेलवे लाईन में अम्बुजा फैक्ट्री, ए.सी.सी. फैक्ट्री, है, हिमाचल प्रदेश सरकार कोंकण रेलवे की तरह ज्वाइंट वैन्चर मानने के लिए तैयार है जिसमें प्राइवेट और पब्लिक सैक्टर पार्टिसिपेशन है। इसलिए मेरा निवेदन है कि कम से कम जो प्राइवेट और पब्लिक सैक्टर प्रार्टिसिपेशन्स में विलासपुर भानुपल्ली का काम तुरन्त शुरू किया जाए। मैंने माननीय रेल मंत्री जी से पिछली बार भी निवेदन किया था कि पठानकोट-दे वेन्द्र नगर नैरो गेज रेल लाईन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाए। माननीय मंत्री श्री लालू जी यहां बैठे हैं, ज्वालामुखी में सबसे ज्यादा आपके क्षेत्र के लोग रहते हैं।

आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा आभारी हूं कि आपने मेरी बात को सुना। मैं फिर निवेदन करूंगा कि सरकार द्वारा रेलवे की प्राथमिकताओं को नजरअंदाज न किया जाए और ज्यादा से ज्यादा पैसे का प्रावधान करके इन क्षेत्रों के विकास के लिए ज्यादा से ज्यादा सहयोग दिया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

श्री महेश कनोडीया (पाटन) : महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करता हूं। मैं अपनी बात संक्षेप में कहूंगा। प्रस्तुत बजट का जब मैंने अवलोकन किया तो मुझे ऐसा लगा कि माननीय रेल मंत्री जी ने पहले से स्वीकृत योजनाओं को भी नजरअन्दाज कर दिया है। उदाहरण के तौर पर मेरे संसदीय क्षेत्र पाटन में वीरमगाम-मीलड़ी परियोजना जो अधूरी पड़ी हुई है, उसको पूरा कराने के लिए बजट में कोइ प्रावधान नहीं किया गया है। जब से मैं चौदहवीं लोक सभा का सदस्य चुना गया हूं तब से आज तक लगातार उक्त परियोजना को पूरा कराने के लिए अनेकों पत्र लिख चुका हूं, अनेकों बार व्यक्तिगत रूप से मिल चुका हूं। मैंने इस मामले को नियम 377 के अधीन उठाया था और मांग की थी कि इस परियोजना को पूरा कराया जाए। यह शायद माननीय मंत्री जी को याद होगा कि एक बार मैंने सदन में गाना गाकर उक्त परियोजना को पूरा कराने का अनुरोध किया था तो माननीय रेलमंत्री जी ने भरे सदन में मुझ से कहा थ कि आपका काम हो जाएगा, उन्होंने ऐसा वायदा किया था,

लेकिन जब मैंने बजट को सुना और पढ़ा तो निराशा ही हाथ् लगी। इसलिए एक बार फिर गाकर उक्त परियोजना के बाकी हिस्से मेहसाणा से पाटन और पाटन से मिलड़ी का काम पूरा और जल्द प्रारम्भ करने की मांग करता हूं और मंत्री जी से सादर पूछना चाहता हूं कि -"क्या हुआ तेरा वादा।"

जैसा कि मैंने ऊपर कहा है, मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लूंगा, मैं इतना ही कहकर अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

* The speech was laid on the Table.

श्री दुयंत सिंह (झालावाड़) : महोदय, मैं रेलवे के बजट 2006-2007 के बजट अभिभााण पर चर्चा में भाग ले रहा हूँ । रेलवे बजट में यह बताया गया है कि रेलवे की पूंजी लगभग 1100 करोड़ हो चुकी है यह खुशी की बात है । पर अब मैं यह बताना चाहूँगा कि जो आर्थिक बढ़ोत्तरी भारत देश में हुई है तो हमारे पूर्व प्रधानमंत्री के प्रयासों द्वारा संभव हो चुकी है परन्तु यहां रेलवे मंत्री जी बता रहे हैं कि सब कार्य जो हुए हैं वह उनके करकमलों द्वारा हुए हैं। आज मैं कहना चाहता हूँ कि आज जो भारत की आर्थिक नीति हैं उसको बढ़ावा देने का श्रेय हमारे पूर्व प्रधानमंत्री आदरणीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को दिया जाना चाहिए । आज हमारे जो रेल कर्मी हैं उनको भी श्रेय देना चाहता हूँ क्योंकि उनकी लगन परिश्रम के द्वारा ही रेलवे ने ये उन्नति की है ।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के परिवार के सदस्यों ने मुझे सर्वश्रेठ पंचायत तक पहुंचाया है । अब अगले चुनावों तक मेरा यह दायित्व हैं कि मैं उनकी सेवा करूं । रेल के द्वारा लोग जुड़ते हैं, परिवार जुड़ते हैं और दिल जुड़ते हैं । मैं आपके सामने युवा सांसद के नाते अपने क्षेत्र के लिए गुजारिश करने आया हूँ ।

महोदय, रामगंजमण्डी भोपाल रेल लाईन मध्य भारत के हाड़ौती क्षेत्र में लोगों का दिल जोड़ता है, परिवारों को मिलाता है । इस ट्रेन लाईन के पूर्ण निर्माण हेतु लगभग 700 करोड़ रुपये की राशि खर्च होने का अनुमान है । परन्तु अब तक 2004-2005 में लगभग 27 करोड़ रुपये दिये गये थे और 2005-2006 में सिर्फ 17 करोड़ रुपये दिये थे एवं वा 2006-2007 में 25 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है । अध्यक्ष जी रामगंजमण्डी भोपाल रेल लाईन मुम्बई से आने वाले यात्रियों के लिए एक दूसरा रेलवे का माध्यम हैं । कभी-कभी भोगोलिक आपदा के द्वारा रेलवे सम्पर्क टूट जाता है तो यह एक दूसरा माध्यम हो सकता हैं ।

महोदय, विश्व में भारत का नाम आई.टी. के क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है । रेलवे में भी उसका उपयोग होता है । मैं तो आदरणीय रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जब भारत का नाम आई.टी. के क्षेत्र में इतना महत्वपूर्ण है तो आपके रेलवे के विभाग ने अब तक कितने रेलवे स्टेशनों को कम्प्यूटरीकृत किया है । एक तरफ आप भारत देश के आम आदमियों का दिल जितना चाहते हैं और ऊँची चोटी तक पहुँचना चाहते हैं पर जो जनता की समस्या होती है उसको तक भी आप सुलझा नहीं सके हैं ।

* The speech was laid on the Table.

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में तीन रेलवे स्टेशन हैं उन पर कम्प्यूटर आरक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं हैं । मैं आदरणीय रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा की भवानीमण्डी, चौमहला और सालपुरा में यात्रियों के लिए कम्प्यूटर आरक्षण सुविधा उपलब्ध करायी जाये जिससे आम आदमी की जो समस्या है वह हल हो सकें ।

महोदय, मैं झालावाड़ संसदीय क्षेत्र से चुना हुआ हूँ मैं केवल रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आपके विभाग ने मेरे संसदीय क्षेत्र में रेलवे का कितना आधुनीकीकरण किया है जिससे यात्रियों की सुरक्षा का ध्यान रखा गया है क्योंकि आज के मार्डन युग में विश्व भर में इसका बहुत ध्यान रखा जा रहा है । मेरा क्षेत्र एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है क्योंकि सब रेल गाड़ी दिल्ली को मुम्बई से जोड़ती है । आपके विभाग द्वारा इस महत्वपूर्ण क्षेत्र का विशेा ध्यान रखा जाना चाहिए ।

महोदय, आदरणीय रेलवे मंत्री जी ने बताया है कि इन्होंने गाड़ियों की स्पीड को बढ़ाया है । मैं इनसे जानना चाहूँगा कि इन्होंने दिल्ली से कोटा, भवानीमण्डी, चौमहला क्षेत्र में कौन-सी नई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई है । मुझे आपके अभिभा-ाण में कोई भी ऐसी सुपरफास्ट ट्रेन नहीं मिली है जो इस क्षेत्र को जोड़ती हो ।

महोदय, रेलवे मंत्रालय ने बताया है कि प्रतिदिन 2500 यात्री ट्रेन में चलते हैं जिसको कहा जाता है मैमो ट्रेन । आदरणीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि आपने कोटा से नागदा के बीच कितनी मैमो ट्रेन चलाई हैं । मेरे हिसाब से आपने इस क्षेत्र को बहुत उपेक्षित किया । आपके स्थानीय सांसदों ने बार-बार आपसे मांग की हैं कि कोटा से नागदा के बीच एक मैमो ट्रेन चलाई जाये । पर अब तक आपने अभी तक इस पर विचार नहीं किया है । क्या आप आम आदमियों के बारे में सोचते हैं मुझे तो ऐसा प्रतीत नहीं होता । आप सिर्फ पटना के बारे में ध्यान रखते हैं ।

महोदय, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री से जानना चाहूँगा कि यात्री सुविधाओं को आधुनिक बनाने के लिए ए एवं ब स्टेशन पर ध्यान दिया जायेगा । क्या हाड़ोती के कोई स्टेशन जैसे रामगंजमण्डी, भवानीमण्डी, चौमहला, सालपुरा में कोई यात्री सुविधा उपलब्ध कराई जायेगी जैसे रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यकरण, यात्री प्रतिक्षालय । आपने बड़े-बड़े आरटीटेक्ट तो रखे हैं पर क्या यह सब पटना डिवीजन में ही कार्य करेंगे।

महोदय, भारत की आधी आबादी गांवों में रहती हैं पर यहां रेलवे मंत्री साहब ने बताया है कि रेल मंत्रालय रोज 10 हजार टिकट इन्टरनेट के द्वारा बेचेगा । क्या भारत का पिछड़ा गांव का किसान इस

सुविधा का उपयोग कर पायेगा । क्या यह सुविधा सिर्फ अमीर लोगों के लिए है । एक तरफ प्रधानमंत्री जी आम आदमी के लिए बोलते हैं पर क्या यह सुविधा आम आदमी को उपलब्ध हो पायेगी ।

महोदय, माननीय रेलमंत्री साहब ने यह बताया है कि वह ग्रामीण टिकट बुकिंग सर्विस छोटे रोड साईड स्टेशन में लगाया जायेगा । इन टिकट बूथों पर ग्रामीण बेरोजगार लोगों को काम दिया जायेगा । क्या यह सुविधा हाड़ौती क्षेत्र में भी उ पलब्ध कराई जायेगी ।

महोदय, आदरणीय रेल मंत्री साहब ने यह कहा है कि 2006 र्वा को मुस्कान एवं यात्री सेवा र्वा रखा है । पर मुझे यह कहना पड़ रहा है कि रेल के सफर पर मुस्कान तब हो सकता है जब तक ट्रेनों में रेलवे सुरक्षा बल की सुविधा हरेक ट्रेन में मिले । रेलवे गाड़ी एक चलती होटल रूम है जिसमें अतिथियों की सुरक्षा एक आवश्यक एवं महत्वपूर्ण विाय है । पर मुझे यह देखने को मिल रहा है कि बहुत कम रेलवे सुरक्षा प्रदान की जा रही हैं । बड़े शहरों में हमारी जो मातायें-बहनें हैं उनको सुविधा नहीं दी जा रही है तो यह 2006 मुस्कान र्वा कैसे हो सकता है ।

महोदय, रेलवे अभिभााण के द्वारा यह जानकारी मिली है एक नया कारडीयालोजी आरे नेफ्रोलोजी का नया हॉस्पीटल पटना में खोला जा रहा है यह खुशी की बात है । इसके अलावा नये डिवीजनल हॉस्पीटल आगरा, रायपुर, और नानडेन में खेला जा रहा है । अध्यक्ष जी आपके द्वारा मैं रेलवे मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि हाड़ौती क्षेत्र में या राजस्थान में क्या इसकी सुविधा दी जायेगी । क्योंकि अभी तक यह सुविधा उपलब्ध नहीं है । अब तक यह घोर उपेक्षा क्यों । अध्यक्ष जी, आपके द्वारा मैं रेलवे मंत्री जी को यह कहना चाहूँगा कि राजस्थान भारत का सबसे बड़ा राज्य है यह राज्य राजधानी दिल्ली एवं मुम्बई को जोड़ता है । अतः इस राज्य में भी हॉस्पीटल की सुविधा होनी चाहिए ।

महोदय, जब से यू.पी.ए. सरकार सत्ता में आई है इन्होंने हमेशा अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति एवं पिछड़ी जाति के लिए रोजगार उपलब्ध कराने हेतु कहा है परन्तु अब तक सिर्फ 6000 लोगों को काम दिया है । भारत देश में सिर्फ 6000 । हमेशा वोट की राजनीति करते हैं, जब से भारत आजाद हुआ है कांग्रेस ने लगभग 50 साल राज किया है और इन्होंने अब तक अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति एवं पिछड़ा वर्ग के लोगों के लिए कोई नौकरी की सुविधा नहीं प्रदान की है । अध्यक्ष जी, हाल ही में रेलवे भर्ती बोर्ड की एक चर्चित बात बाहर आई है कि परीक्षा से पहले ही पेपर लीक हो गया है । अध्यक्ष जी मैं आपके द्वारा मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि आपने अब तक जब से आपने सत्ता संभाली हैं आपने राजस्थान हाड़ौती क्षेत्र में कितने लोगों को नौकरी दी हैं ।

महोदय, रेलवे में खेल-कूद को बहुत प्रोत्साहन दिया जाता है । मैं आपके द्वारा रेलवे मंत्री से यह जानना चाहूँगा कि इन्होंने राजस्थान के खिलाड़ियों को कितना प्रोत्साहन दिया है ।

महोदय, माननीय रेलवे मंत्री जी ने बताया है कि भारतीय रेल की जो माल ढुलाई एवं यात्री सेवा हैं वह विश्व भर में सबसे ज्यादा है और इस माल ढुलाई की सेवा को और आधुनिक बनाया जायेगा इसी तरह पर्यटन को भी प्राइवेट पार्टनरशीप के द्वारा प्रोत्साहित किया जा सकता है जैसे पैलेस ऑन वील । ऐसी और भी ट्रेनें बन सकती हैं । अध्यक्ष जी, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने जो व्यक्ति विकलांग हैं उनको 50 प्रतिशत छूट दी गया है इससे बहुत ज्यादा लोगों को फायदा पहुंचेगा ।

महोदय, राजस्थान को कोई नई ट्रेन नहीं प्रदान की है और जो भी ट्रेन प्रदान की है

जयपुर-अमृतसर एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन

मथुरा-अलवर एक्सप्रेस प्रतिदिन - यह इसलिए दिया गया है क्योंकि वहां पर आपके सहयोगी दलों के सांसद हैं ।

अजमेर से उदयपुर सिटी एक्सप्रेस - अमान परिवर्तन के पश्चात ।

महोदय, थोड़ी गाड़ियों का विस्तार हुआ है इनमें से

जयपुर-कोटा जो श्यामगढ़ तक बढ़ गई है उसको चौमहला एवं भवानीमण्डी में रोका जाये ।

जयपुर-आगरा फोर्ट एक्सप्रेस ग्वालियर तक बढ़ चुकी है उसको धौलपुर में रोका जाये ।

जयपुर-चेन्नई एक्सप्रेस जो कोयूम्बटूर तक बढ़ चुकी है उसको कोटा के बाद भवानीमण्डी एवं चौमहला में रोका जाये ।

जबलपुर-कोटा एक्सप्रेस जो जयपुर तक बढ़ चुकी है उसको सालपुरा में रोका जाये ।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि 2006-2007 में राजस्थान को सिर्फ एक गेज कनवर्जन दिया गया है और इस साल में जो नई लाईन का सर्वे केवल वेस्टर्न राजस्थान को दिया गया है । आखिर में मैं यह कहना चाहूँगा कि हाड़ौती क्षेत्र की मांग पूरी की जाये जैसेः

भवानीमण्डी रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा शुरू कराने बाबत् ।

कोटा से नागदा के बीच जनरल क्लास के कोचों की संख्या बढ़ाने बाबत् ।

चौमहला रेलवे स्टेशन पर अवध-देहरादून एक्स. में दो अतिरिक्त बर्थ की आरक्षण सुविधा दिलाने बाबत् ।

सालपुरा स्टेशन पर यात्रियों हेतु शेड निर्माण बाबत् ।

चौमहला रेलवे स्टेशन पर गोल्डन टेम्पल एक्स. का ठहराव बाबत् ।

जयपुर-कोटा (194) एवं कोटा-जयपुर (194) को नागदा तक बढ़ाने बाबत् ।

कोटा-नागदा खण्ड में मेमो ट्रेन चलवाने बाबत् ।

गाड़ी संख्या 2903-2904 स्वर्ण मंदिर मेल (अमृत-बान्द्रा-अमृतसर) का चौमहला पर ठहराव किया जाये ।

गाड़ी संख्या 2967-2968 जयपुर-चैन्नई-जयपुर, गाड़ी संख्या 2973-2974 जयपुर-मैसूर-जयपुर, गाड़ी संख्या 8473-8474 जयपुर-इन्दौर-जयपुर का चौमहला पर ठहराव दिया जाये ।

महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इतने महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया ।

श्रीमती रंजीत रंजन (सहरसा) : आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। रेलवे बजट के लिए यू.पी.ए. सरकार के माध्यम से माननीय रेल मंत्री श्री लालू यादव जी ने जो बजट पेश किया है। उनकी प्रशंसा मैं इस तरह से करना चाहूंगी कि उन्होंने जो बजट पेश किया है, मुझे लगता है कि आलोचकों के लिए कोई भी ऐसी गुंजाइश नहीं छोड़ी है कि वे आलोचना कर सकें। मुझे बहुत खुशी और मैं इस बात की प्रशंसा करती हूं क्योंकि जब भी बजट पेश किया जाता था तो आम लोगों की नजर और मन में हमेशा भय उत्पन्न होता था कि बजट का मतलब है किराए में बढ़ोत्तरी होगी।

हमें आश्चर्य के साथ खुशी भी है कि न तो किराए में बढ़ोत्तरी हुई और साथ ही साथ कुछ व्यक्ति जो मिडल क्लास के हैं और कुछ गरीब भी हैं, ए.सी. क्लास देखकर जिनके मन में जिज्ञासा उत्पन्न होती थी कि कभी न कभी हम लोग भी ए.सी. में सफर करेंगे।

मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने किराया न बढ़ाकर बल्कि 25 परसेंट किराया घटा करके आम लोगों की इच्छा को थोड़ा जागृत किया है जिससे वे भी अब ए.सी. में जा सकेंगे। इसके लिए मैं उनकी प्रशंसा करती हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप अपनी रिक्वायरमेंट रखें।

श्रीमती रंजीत रंजन : मैं उनकी प्रशंसा करूंगी कि उन्होंने दुग्ध उत्पादकों और किसानों के लिए स्लीपर में भी 50 परसेंट की रियायत दी है। मुझे नहीं लगता है कि रेलवे कर्मचारियों के लिए धरातल पर जाकर इसके पहले किसी मंत्री ने सोचा है, इन्होंने जिस तरह से रेलवे कर्मचारियों का कल्याण अंशदान 26 से 226 रुपए किया है तथा समुदायिक और विवाह भवनों के लिए और इसके साथ लाखों गरीब ट्रैक मैन और गन मैन जो रनिंग ट्रैकों की देखभाल करते हैं, उन्हें वर्दी और जूते मुहैया कराने का प्रावधान किया है, इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करती हूं। मैं अपने क्षेत्र की तरफ से धन्यवाद करती हूं। मेरा क्षेत्र सीमांचल, कोसी बहुत पिछड़ा हुआ है। मुझे इस बात की खुशी है कि पहले मंत्री, माननीय रेल मंत्री जी हैं जिन्होंने कोसी के लिए, सीमांचल के लिए इस तरह से सोचा है और आमान परिवर्तन के साथ तीन ट्रेन दी हैं। इसके लिए मैं उन्हें सीमांचल की तरफ धन्यवाद दूंगी।

खेलकूद में जिस तरह से रेलवे ने अचीवमेंट पाई है। इसके लिए मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगी, मेरी रुचि खेलकूद में इसलिए है क्योंकि मैं भी पहले लॉन टेनिस नेशनल लैवल पर खेलती थी। मैं एक ही बात कहना चाहती हूं कि चाहे महिला हो या पुरुा हो, चाहे रेलवे हो या इंडियन एयरलाइन्स हो, स्पोर्टस का कोटा होता है और जितने भी सीनियर प्लेयर्स हैं, चाहे नेशनल लैवल का प्लेयर हो या इंटरनेशलन लैवल का प्लेयर हो, कुछ चुनिंदा खेलों को छोड़कर जो ऑफिसिस रैंक होता है, उसमें बहुत ही सी या डी ग्रेड होता cè[MSOffice55]|[R56] लेकिन जो स्पोर्टस पर्सन होते हैं, चाहे वे मेल हों या फीमेल हों, उनका खेल जीवन 30-35 र्वा का होता है। उसके बाद उन्हें उसी पे और उसी सर्विस में गुजारा करना पड़ता है। कुछ चुनिंदा खेल जैसे क्रिकेट और लॉन टेनिस में बहुत हैवी प्राइस मनी होता है। ये बहुत रिच खेल हैं। इनके खिलाड़ियों को कोई फर्क नहीं पड़ता चाहे उन्हें छः हजार रुपये मिले या उन्हें दस हजार रुपये मिलें। लेकिन जो नेशनल रैंक के खेल हैं जैसे कबड्डी, रेस, फुटबाल और बॉलीबाल आदि हैं, यह आप जानते हैं कि बाकी के खेल के जो गोल्ड मैडलिस्ट होते हैं, बाद में उनकी क्या हालत होती है। यह सब आप सभी के सामने हैं। मैं चाहूंगी कि माननीय मंत्री जी से हमें बहुत उम्मीदें हैं, रेलवे में खिलाड़ियों को कम से कम सीनियर ग्रेड दिया जाए और उनकी तनख्वाह पर जरूर ध्यान दिया जाए। रेलवे में स्पोर्ट्स पर्सन्स का रिज र्वेशन जरूर होना चाहिए। साथ ही मैं उनसे कहना चाहूंगी कि उन्होंने एक बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। लेकिन रेलवे में तीन चीजों पर बहुत अधिक ध्यान देने की जरूरत है - सुरक्षा, गति और सफाई। इस विाय पर मैंने पहले एक क्वैश्चन ऑवर में एक सप्लीमैन्टरी दिया था। जो छोटे-छोटे स्टेशंस तथा प्लेटफार्म हैं या जो बड़े स्टेशंस और प्लेटफार्म्स जैसे पटना, खगड़िया आदि को ले सकते हैं तथा अन्य राज्यों में जो स्टेशंस हैं, वहां नशेड़ियों और पाकेटमारों की एक बड़ी तादाद मौजूद रहती है। प्लेटफार्म्स ही उनकी शरणस्थली होते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इसके लिए कोई पुख्ता इंतजाम किये जाए, जिससे कि वे उनकी शरणस्थली न बन सकें। इनके कारण ही प्लेटफार्मों पर महिलाओं के साथ छेड़खानी, लूटपाट, चोरी और डकैती की शिकायतें आती हैं। इन घटनाओं पर लगाम लगेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं गति के बारे में बोलना चाहूंगी। हमारे हिन्दुस्तान की ट्रेनों की गति इंटरनेशनल रैंक पर हो, उसके लिए हम लोगों को कोई पुख्ता इंतजाम बनाने चाहिए और ट्रैक की सुरक्षा के लिए फैन्सिंग वगैरह के बारे में भी सोचना चाहिए।

अब मैं अपने क्षेत्र के लिए माननीय मंत्री जी से कुछ डिमांड करना चाहूंगी। उन्होंने हमें बहुत सारी ट्रेनें दी, आमान परिवर्तन के लिए बहुत सारी राशि दी। हमारे यहां कोसी महासेतु है। आप जानते हैं कि उसकी लागत 288.5 करोड़ रुपये हैं। लेकिन आपने इसके लिए मात्र 30 करोड़ रुपये दिये हैं। मैं चाहूंगी कि इसे बढ़ाकर कम से कम सौ करोड़ रुपये किया जाए। इसी तरह से सहरसा से दोराम मधेपुरा होते हुए पूर्णिया का जो आमान परिवर्तन है, उसके लिए आपने 20 करोड़ रुपये की राशि दी है। इसके लिए कम से कम 60 करोड़ रुपये की राशि दी जाए, क्योंकि इसके लिए कम से कम 114 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इसी तरह से सकरी, लौकाहा, निर्मली बाजार तथा सहरसा से फारबिसगंज का जो आमान परिवर्तन है, उसमें मात्र 10 करोड़ रुपये की राशि दी गई है। जबकि यह प्रोजैक्ट 335.30 करोड़ रुपये का है। मैं चाहूंगी कि इस राशि को बढ़ाकर कम से कम 50 करोड़ रुपये किया जाए। इसके साथ ही दोराम मधेपुरा में जो कंक्रीट स्लीपर प्लान्ट के लिए आपने दस लाख रुपये की राशि दी है, यह बहुत कम है। यह प्रोजैक्ट 4.88 करोड़ रुपये की है। इसलिए इसमें कम से कम एक करोड़ रुपये की राशि दी जाए। इसी तरह से सहरसा बी.जी. कोच अनुरक्षण सुविधा के लिए पांच करोड़ रुपये का प्रोजैक्ट है। उसमें आपने मात्र पांच लाख रुपये दिये हैं, जो बहुत कम हैं। इसके अलावा मैं चाहूंगी कि सर्वेक्षण में पूर्व मध्य रेलवे के बिहारीगंज से कोपरिया तक रेलवे लाइन बिछाई जाए, जिसके लिए सर्वेक्षण कार्य इसी बजट में लिया जाना चाहिए था। मेरी निवेदन है कि आप इस पर भी ध्यान दें। इसी तरह से कुरसेला से रुपौली होते हुए बिहारीगंज तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य हो चुका है। मैं चाहती हूं कि इसके लिए राशि आबंटित कर कार्य शुरू कराया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं कुछ बातें और कहना चाहती हूं। माननीय मंत्री जी ने पहले भी कहा था कि कोपरिया से बदलाघाट जो रेलवे की छोटी लाइन की जमीन है, वह बहुत महत्वपूर्ण है। पचास वर्षों से वहां कोई भी व्यक्ति सड़क से नहीं गया है। मुझे उम्मीद है कि यदि यह सड़क बनेगी तो रेलवे के द्वारा ही बनेगी। मेरा आपसे निवेदन है चाहे वह प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना हो या कोई अन्य योजना हो, यदि रेलवे इसमें इंटरैस्टिड होगा तो वह सड़क जरूर बन सकेगी। इतना कहकर जो मेरी छोटी-छोटी मांगें हैं, उन्हें मैं आपकी अनुमति से सदन के पटल पर रख रही हूं। माननीय रेल मंत्री जी, आपने धरातल से जुड़ा हुआ बजट प्रस्तुत किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

*प्रतापगंज से भीमनगर नई रेल लाइन बिछाई जाए।

बनमनखी से बिहारीगंज तक आमान परिवर्तन कार्य को इसी बजट में लिया जाए।

एन.एच.106 जो बिहपुर से वीरपुर तक जाता है, राघोपुर में रेलवे क्रासिंग पर समापर की बजाय ऊपरिपुल का निर्माण।

बिहारीगंज एवं मुरलीगंज स्टेशन पर कंप्युटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाए।

राघोपुर-प्रतापगंज रेलखंड में बेलही गांव के पास हाल्ट का निर्माण कराया जाए।

सहरसा-फारबिसगंज के बीच एक जोड़ी ट्रेन चलाई जाए।

… This part of the speech was laid on the Table

सहरसा-कटिहार छोटी लाइन पर ट्रेनो की संख्या बढ़ाई जाए।

बिहारी गंज से कटिहार (छोटी लाइन) के लिए दिन में एक सीधी ट्रेन दी जाए।

जन सेवा एक्सप्रैस जो सहरसा से अमृतसर जाती हैं, का ठहराव सिमरी बख्तियारपुर में किया जाए।

सिमरी बख्तियारपुर में रैंक प्वाइंट बनाई जाए। कारण सिमरी बख्तियारपुर एक व्यावसायिक स्थान है।

पूर्णिया कोर्ट स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया जाए एवं इसके लिए उचित राशि आबंटित की जाए।

बिहारीगंज रेलवे स्टेशन को भी आदर्श यात्री सुविधा वाला स्टेशन बनाया जाए।

प्रस्तावित नई ट्रेन गरीब रथ जो सहरसा से अमृतसर तक जायेगी उसे दिल्ली होकर गुजारी जाए एवं सिमरी, बख्तियारपुर एवं खगड़िया में इसका ठहराव निश्चित रुप से दिया जाए।

सहरसा-पटना कोसी एक्सप्रेस को ठहराव सिमरी, बख्तियारपुर में दिया जाए एवं इसे रात्रि में चलाया जाए।

न्यू आजादपुर-सहरसा पुरबिया एक्सप्रेस को ठहराव सिमरी बख्तियारपुर में निश्चित रूप से दिया जाए। *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Abdul Rashid, I humbly request you to speak only for five minutes.

SHRI ABDUL RASHID SHAHEEN (BARAMULLA): I rise to make my submission, about the Railway Budget and the Demand for enhanced Grants submitted by the Railway Minister, very precisely. I am conscious of the time constraint because generally the axe falls on smaller Parties only.

First of all, I would like to take this opportunity to convey, through you, to my big brothers in the House that it would have been a healthy democracy if they could consider listening to smaller Parties first. That could always be healthy and supportive[R57]. So I will immediately make a mention about a few points of our concern about my State and some of the neighbouring States like Punjab and Himachal Pradesh.

First of all, I would shorten my responsibility by supporting some of the sensible suggestions given by my colleague from Jammu and some of the very important suggestions and expositions made by my colleague from Akali Dal who is a Punjabi speaking lady Member. She has made a very clear statement of the problems which Punjab is facing now. We expected that the Railway Minister could have shown some vision in promoting the partnership in the development of tourism and certain industries by making investment flow possible in our areas, if not in Kashmir due to security constraint. He could have done so, at least in Jammu area and Punjab which is a very important hub of activity. The industry is flowing out of that area because

of the constraint of railway facility of course, some other constraints also. But unfortunately that did not happen.

I am not unhappy with the Railway Minister because he had the constraint of keeping himself tight so that he could not enhance the railway fares. So, he has succeeded in that. He can take credit, at least, for the reason that he has arrested the enhancement in the Railway fare and made some decline in the AC fares.

There are some loopholes which have been mentioned in the Budget. There is convenient neglect of certain important areas, especially the areas of Punjab, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir which is unfortunate. I was expecting that during his tenure, at least, some of the important areas could have been addressed to. For instance, my colleague from that side has just now spoken about the big and the prestigious railway project now taking off in J&K. It is, of course, a historic project. Incidentally, the head of the previous alliance -- which was prior to the earlier alliance – was kind enough to visit Kashmir and he was magnanimous to announce that project. Then the head of the next alliance was kind enough to announce that Rs.8000 crore will be given from the coffers of the Government and that money is flowing to that project. Now that project is running very well. My thanks are due to the public sector concerns of the Ministry of Railways, namely, IRCON and others which are working on that project. But I have a concern in this Budget. It has been mentioned that that project is also trailing behind schedule by two years. That should not have happened. But even then we give them the margin because it was a very difficult project and they have started the work in very hard circumstances. They deserve congratulations for taking it up which is beyond our expectation.

I will talk about the double line which could be the lifeline of my area including Punjab and Himachal Pradesh. But that also is trailing behind by one year. I do not know what will be the fate of that project. It is about Jalandhar to Jammu double line. There may be paucity of funds. I do not know what are the problems there. But it is delayed and it is going very slow. It should have been given the first priority in this Budget so that that area could be connected for the development of tourism and for other economic prosperity.

I will hurriedly mention about the trains which are now plying from Delhi to Jammu. Only those trains which are plying right from the inception of Jammu Railway Station, they are there. We have only one convenient train which is known as Pooja Express or Jammu Tawi Express. That is coming to Delhi at a very inconvenient time. But we could not change it so far. Railway Minister has been kind enough to give Rajdhani for one day during a week. You can understand the plight of the people who are coming from Srinagar. They will have to make a project of three to four days to get a ticket from there. So far they did not get the benefit of this Railway system too much.

My thanks are due to the Minister for one announcement which he made that he is going to outsource the ticketing arrangement on-line to the qualified persons. I hope that the unemployment problem in my State can be addressed to a greater extent in case they choose to make it available in Jammu and Kashmir province[r58].

Sir, we have a certain other very important concerns, but for the constraint of time I would not like to mention them here. I would take some time from the hon. Railway Minister and we shall discuss those concerns with him.

I thank you once again for giving me time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Your demands are genuine and I am sure, the hon. Railway Minister will certainly listen to you.

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : महोदय, रेलकर्मी वहीं, और वही पटरियां, मगर आज भारतीय रेल विश्व की नम्बर-1 रेल बनने के लिए तेज गति से दौड़ती रही है । मैं बधाई देना चाहूंगा, जमीन से जुड़े एवं जनता की नब्ज को बहुत नजदीक से पहचानने वाले माननीय श्री लालू प्रसाद यादव को जिन्होंने आज वो कुछ कर दिखाया है जिसकी प्रशंसा गांव के साधारण किसान से लेकर देश के प्रधान मंत्री जी ने मुक्त कंठ से की है।

रेल बजट प्रसारण के तत्काल बाद उत्तर से लेकर दक्षिण तक पूर्व से पश्चिम तक शहर, गांव, बाजार, पट्टी, चौपाल पर एक ही वाक्य " लालू दा जवाब नहीं " । माननीय श्री लालूजी के कुशल नेतृत्व एवं प्रबंध से गत र्वा 11,000 करोड़ रुपये के लाभांश आने वाले र्वा में 13,000 करोड़ की ऐतिहासिक उपलब्धि की ओर अग्रसर है और यह सब बिना यात्री किराए में वृद्धि किए, बिना माल भाड़े में वृद्धि किए पा लेना समूचे देशवासियों के लिए एक सुखद अनुभूति है ।

पहली बार सेकेण्ड एवं फस्ट ए.सी. यात्रियों को तर्कसंगत रियायत देकर व गरीब रथ चला कर मध्यम श्रेणी के यात्रियों को सस्ती दरों पर वातानुकूलित यात्रा के नए प्रयोग का भी आम नागरिक ने स्वागत किया है । तकनीकी उन्नयन, आधुनिकीकरण और विशेा तौर से उन्नत किस्म के माल डिब्बे बनाकर अधिक मालवाहक क्षमता बढ़ाने पर विशेा ध्यान देने से, आई.टी. के समुचित प्रयोग, Public Private Partnership, नई कन्टेनर नीति, नई वैगन निवेश नीति से रेल Transport में विश्वसनीयता बढ़ी है ।

यात्री गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने, गाड़ियों में अधिक कोच लगाकर यात्री संख्या बढ़ाने, निम्न श्रेणी के यात्रियों को बिना अतिरिक्त लागत के उच्च श्रेणी में अपग्रेड कर, आधुनिक किस्म के यात्री डिब्बे लगाकर रेल मंत्री जी ने रेल उपभोक्ता को रेल का राजा बनाया है ।

शुरू से ही माननीय रेल मंत्री के जेहन में गांव का गरीब, किसान, दूध उत्पादक महत्वपूर्ण रहा है । इन वर्गों को स्लीपर क्लास में 50 प्रतिशत की छूट देकर इन वर्गों को अपने रोजगार उन्नयन हेतु कृषि प्रशिक्षण को प्रोत्साहित किया है ।

---

*The speech was laid on the Table

खादी, कुल्हड़ व रेल स्टेशनों पर मठा-लस्सी की दुकानें खोलकर आपने ग्रामीण रोजगार को बढ़ावा दिया है ।

सवाईमानसिंह मेडिकल कॉलेज, जयपुर जहां मैंने मेरा समूचा डॉक्टरी जीवन गुजारा है, के प्रसिद्ध चिकित्सक डॉ. पी.के. सेठी ने गांव व गरीब आदमी के लिए कृत्रिम पांव " जयपुर फुट " बनाकर विकलांगों को एक नया जीवन दिया है । इन उपकरणों को लगवाने हजारों यात्री प्रतिमाह अपने रिश्तेदारों के साथ जयपुर आते हैं । आपके द्वारा इन विकलांगों एवं उनके सहचरों के लिए सेकेण्ड क्लास स्लीपर में 50 प्रतिशत छूट के लिए हम सब आभारी हैं ।

राजस्थान को जहां आधा दर्जन नई रेल गाड़ियां मिली हैं, वहीं राजस्थान को देश की संभवतया पहली अंतर्राष्ट्रीय रेल गाड़ी की सौगात भी मिली । गत माह ही माननीय रेल मंत्री जी ने 18 फरवरी को मुनावाव से पाकिस्तान के खोखरापार के बीच थार एक्सप्रेस रेल सेवा शुरू कर दोनों देशों के बीच मैत्री का एक नया अध्याय शुरू किया है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने जहां 55 नई रेल गाड़ियां चलाईं, उनमें राजस्थान, जहां से मैं चुनकर आता हूँ, को बहुत लाभ मिला है । देश के कोने-कोने से सभी धर्म, सम्प्रदाय के लोग ख्वाजा साहब के दरबार में जियारत करने अजमेर व ब्रह्मा मन्दिर के दर्शन हेतु पुकर आते हैं । रांची, किशनगंज व बंगलौर से चालू की गई नई गरीब नवाज एक्सप्रेस, जहां धर्मार्थ अजमेर व पुकर आने की सुविधा होगी, वहीं राजस्थान के यात्रियों को बिहार व बंगलौर के लिए नई रेल सुविधा मिल गई है ।

मैंने गत पूरक अनुदान मांगों पर अहमदाबाद-दिल्ली मेल को देहरादून तक बढ़ाने की मांग की थी । इसके पूर्ण होने से राजस्थानवासियों को हरिद्वार जाने की सुविधा मिली है ।

राजस्थान को मिली अमृतसर-जयपुर एक्सप्रेस भुज-बरेली एक्सप्रेस के लिए भी मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं । मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर को भी इन नई गाड़ियों का लाभ मिलेगा ।

मैं राजस्थानवासियों की ओर से इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि Western dedicated freight corridor भी राजस्थान के बड़े भाग से होता हुआ गुजरेगा । नेहरू पोर्ट से गुजरात के बड़ौदा, अहमदाबाद-पालनपुर के बाद राजस्थान के आबू रोड़, अजमेर, जयपुर, रिवाड़ी होते हुए दादरी जाएगा । मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रिवाड़ी से इसे भिवाड़ी होते हुए दादरी ले जाया जाए । भिवाड़ी राजस्थान की औद्योगिक नगरी है । जहां लगभग 1000 से अधिक औद्योगिक इकाइयों के अलावा Inland Container Depot भी है । रिवाड़ी को भिवाड़ी रेल मार्ग से जोड़ने की मांग मैं इस सदन में समय-समय पर करता रहा हूँ । मैं समझता हूँ कि Western Corridor भिवाड़ी होते हुए निकलने से आर्थिक व व्यावसायिक रूप से तर्कसंगत होगा ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर को भी एक नई रेलगाड़ी देने के लिए धन्यवाद देता हूँ। अलवर से मथुरा पैसेंजर इस क्षेत्र की जनता को उत्तर प्रदेश व उससे आगे यात्रा करने के लिए सुलभ होगी।

जयपुर-दिल्ली के बीच दिन के समय में एक Fast Passenger Train की मांग मैं पिछले दो वर्षों से करता आ रहा हूँ। वर्तमान में दिल्ली-जयपुर के बीच चलने वाली अधिकतम गाड़ियाँ रात्रि के समय हैं। दिल्ली अथवा जयपुर से दिन में पैसेन्जर गाड़ी नहीं होने से छोटे स्टेशन के ग्रामीणों को असुविधा रहती है। मेरी प्रार्थना है कि एक Train जयपुर से दिन में चलाई जावे।

अलवर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है, जहां से सैकड़ों की तादाद में रोजाना लोग अपने रोजगार हेतु रिवाड़ी व दिल्ली जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अलवर से डी.एम.यू. चलाने की मांग करता हूँ।

अलवर राजस्थान का सिंहद्वार है, सरिस्का वन अभ्यारण्य क्षेत्र व अन्य ऐतिहासिक स्थानों में भ्रमण के लिए देश-विदेश से हजारों-लाखों सैलानी प्रतिवर्ष आते हैं। विदेश पर्यटकों के लिए Ferry Queen Express नामक विशेष पर्यटक गाड़ी भी दिल्ली-अलवर के बीच चलती है। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि अलवर स्टेशन के प्लेटफॉर्म के नवीनीकरण एवं सौन्दर्यीकरण के लिए विशेष प्रावधान करने की कृपा करें।

मैं काफी अरसे से आश्रम एक्सप्रेस को खैरथल एवं राजगढ़ स्टेशनों पर ठहराव करने की मांग करता आ रहा हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने इस क्षेत्र से निकलते हुए इन स्थानों पर ठहराव हेतु आश्वासन भी दिया था। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इन महत्वपूर्ण स्टेशनों पर ठहराव सुनिश्चित करवाएं।

मैं दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस के अलवर स्टेशन पर ठहराव की मांग करता हूं। दिल्ली से 7.50 पर रवाना होने के बाद यह गाड़ी 5 घंटे के अंतराल के बाद रात्रि 12.40 पर जयपुर ही आकर रूकती है। तकनीकी दृष्टि से भी अलवर ठहराव उचित है। अलवर-राजस्थान का महत्वपूर्ण शहर है। यहां की 15 लाख शहरी आबादी को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव अलवर में करने की कृपा करें।

अलवर शहर में तिजारा फाटक के पास Overbridge बनाने का कार्य काफी समय से लम्बित है। अलवर नगर विकास न्यास व रेलवे विभाग की सम्पूर्ण सहमति व बजट प्रावधान है, मगर पास में उपलब्ध सैनिक छावनी इठाराना की जमीन के इस प्रयोग हेतु आवंटन का मामला रक्षा मंत्रालय में अटका हुआ है। रेल मंत्रालय से निवेदन है कि रक्षा मंत्रालय से वार्ता कर इस Overbridge के निर्माण कार्य को प्रारम्भ किया जावे।

मेरे क्षेत्र के खैरथल मण्डी में रेल फाटक से जनता को होने वाली परेशानियों को देखते हुए Railway under Bridge की महती आवश्यकता है। मेरी प्रार्थना है कि इस रेल फाटक से होने वाली रोजमर्रा की परेशानियों का निश्चित अध्ययन करवाकर रेल अपने संसाधनों से इस Railway under Bridge का निर्माण करवाने का श्रम करे।

मैं अलवर शहर में अतिरिक्त कम्प्यूटराईज आरक्षण केन्द्र के अलावा जिले में अतिमहत्वपूर्ण कस्बे-खैरथल, बहरोड, राजगढ व तिजारा में PRS खोलने की मांग करता हूं -

आर.एच हिसार-रिवाड़ी गाड़ी - रिवाड़ी में प्रातः 10.30 बजे से 5.30 बजे तक व्यर्थ खड़ी रहती है। इस ट्रेन को अलवर-बांदीकुई तक बढ़ाने से इस लाइन पर पड़ने वाले छोटे स्टेशनों के यात्रियों को लाभ मिल सकेगा। इस रूट पर प्रातः 8 बजे से शाम 5 बजे तक कोई शटल गाड़ी नहीं है।

दिल्ली-रिवाड़ी 7 आर.डी./4 आर.डी. भी रिवाड़ी में ही रूक जाती है । इस गाड़ी को भी बांदीकुई तक बढ़ाए जाने की प्रार्थना करता हूं । इससे अलवर व बांदीकुई दोनों क्षेत्र के यात्रियों को सुविधा होगी और रेल संसाधनों का समुचित उपयोग होगा ।

1 आरएच, 7 आरडी, 4 आरडी गाड़ियों को अलवर/बांदीकुई तक बढ़ाने की मांग जब-जब मैंने की है, आम तौर पर " रिवाड़ी-अलवर-बांदीकुई " खण्ड पर लाइन क्षमता की तंगियों तथा अलवर और बांदीकुई में टर्मिनल/अनुरक्षण सुविधा नहीं होने के कारण बताकर मेरी प्रार्थना को नजरअंदाज कर दिया जाता है । मेरी प्रार्थना है कि अलवर-बांदीकुई में पिटयार्ड, अनुरक्षण सुविधा के लिए भरपूर जगह उपलब्ध है । कृपया अलवर में पिटलाइन व Maintenance Facilities के लिए बजट में प्रावधान करें ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में शाहजहांपुर, नीमराणा-बहरोड़ औद्योगिक कस्बों के रूप में विकसित हो रहे हैं नीमराणा में एक्सपोर्ट प्रमोशन पार्क विकसित हो रहा है । भविय की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए रिवाड़ी से शाहजहांपुर, नीमराणा, बहरोड़, कोटपूतली, शाहपुरा होते हुए जयपुर तक एक नई रेल लाइन हेतु सर्वे किए जाने का सुझाव रखता हूं ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में ही " तिजारा " जैन समाज का अति महत्वपूर्ण तीर्थ स्थान है । देश व दुनिया से जैन धर्मा वलंबी लाखों की तादाद में प्रतिर्वा तिजारा आते हैं । मेरी मांग है कि तिजारा को रेल से जोड़ा जाए ।

DR.RATTAN SINGH AJNALA (TARN TARAN): Hon'ble Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget, 2005-2006. (Interruption)

Sir, they are wasting the time allotted to me. Kindly allow me to speak. Sir, since the time we have won our Independence in 1947, Punjab is being neglected and ignored in successive Railway Budgets. Shri Lalu has presented the third Railway Budget and step-motherly treatment has been meted out to Punjab in this Budget too. Sir, Shri Lalu has introduced 55 new trains but Punjab has got just a daily DMU for Nakodar. It amazes me. New trains have not been introduced in Punjab. Shri Lalu has extended 37 new trains but he loves Punjab so much that no train has been extended in Punjab. (Interruption) I am talking about Punjab. I am not talking about Bihar.

DEPUTY SPEAKER: Shri Ajnala, please address the Chair.

DR. RATTAN SINGH AJNALA : Laluji has increased frequency of trains. He is a nice man. He is doing a good job. But, I fail to understand why he does injustice to Punjab. Sachkhand Express used to run for five days. Now, he has increased its frequency by a day. I thank him. But, this is peanut. I am amazed at the bias he has shown against Punjab. Sir, people call him a man of the masses. But, why target Punjab?

Sir, the first new rail link that was completed in Punjab, was nine years after Independence. It is surprising. It has been our long – pending demand that Chandigarh should be linked to Ludhiana. Chandigarh has been linked to Morinda but Ludhiana is yet to be linked to Chandigarh. In this Budget, not even a single inch of Railway line has been given to Punjab. Shri Lalu can deny it if I am wrong.

* English Translation of the speech Originally delivered in Punjabi.

Mr. Deputy Speaker, Sir, great injustice has been done to Punjab.

MR.DEPUTY SPEAKER : There is too much rush in trains in Punjab.

DR. RATTAN SINGH AJNALA : Sir, my colleague Ranaji talked about Rajeev – Longowal accord. Two Regional Engineering Colleges were opened in Punjab. Rail Coach Factory was established at Kapurthala in Punjab. And Goindwal Industrial Complex was also proposed to be set up in Punjab. Now, we have come to know that Shri Lalu intends to privatise the Rail Coach Factory at Kapurthala. Sir, the RCF is located in Kapurthala but the labourers and workers working over there hail from other States. Shri Lalu can conduct an enquiry to this effect. How many workers working at RCF, Kapurthala belong to Punjab? This is a sorry state of affairs.

Goindwal Industrial Complex was set up by Shri Rajiv Gandhi. Now, the UPA Government is in power. Work at various projects in Amethi is going on in full swing. But, no work has been started at Goindwal. Sir, the Congress Party has always meted out step-motherly treatment to Punjab. The Beas – Goindwal rail link has been completed. But, no trains has been introduced in this route. Only buses are plying on this route. The railway employees while away their time drinking tea, as there is no work for them.

Sir, we had demanded that the Tarn Taran – Goindwal rail link should be completed. It is essential for the development of Goindwal Industrial Complex. A survey had been undertaken. I do not know what happened to its report. Since 1947, people of Amritsar district have been demanding that Tarn Taran – Khemkaran – Firozepur should be linked by rail. A meeting of the Northern Railway on this issue took place at Amritsar. But, until and unless Shri Lalu gives his approval to this demand, it cannot be realised. He has to provide the money for this project.

Mr. Deputy Speaker, Sir, the Qadian – Beas rail link is also a long – pending demand of the people of the area. … (*Interruptions*) Deputy Speaker, Sir, the Quadian – Beas rail link is the need of the hour. It is a long – pending demand of the people.

Sir, my colleagues have highlighted the unhygienic condition at the Railway Stations. Shri Lalu, please note that cleanliness is a casualty at all railway stations. I would specially like to mention Amritsar and Attari Railway Stations in this connection. Indo-Pak Trade is handled by these Stations. Sir, I appeal to Shri Lalu to modernise both these Railway Stations. Beautification drive should be launched at both these stations so that the traders from Pakistan may appreciate our Railway Stations.

Mr. Deputy Speaker, Sir, we need manned railway crossings at various points at the railway lines passing through our towns and cities.

Sir, I would also like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister towards construction of ROBs. Sir, I read somewhere Shri Lalu's statement that the State Governments should also bear the cost of construction of ROBs. Sir, Punjab Government is bankrupt. It has no money. (Interruption)

DEPUTY SPEAKER :He has supported you. You should support him.

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : बिहार के लिये सब को ऐसा दिखाई दे रहा है।

श्री लालू प्रसाद : हमारे यहां पटना साहब गुरुद्वारा है।

डॉ. रतन सिंह अजनाला : मैं बिहार की नहीं, पंजाब की बात कर रहा हूं। पंजाब के साथ बबेइन्साफी की गई है। सचखंड एक्सप्रेस जो हफ्ते में पांच दिन चलती थी, उसे एक दिन और दे दिया है, इसके लिये तो धन्यवाद करता हूं।

I request the Hon'ble Minister to sanction funds for the construction of ROBs in Punjab. Punjab Government is bankrupt. It has no money. So, the Hon'ble Minister should look after the interest of Punjab and Punjabis. The Punjabis have always looked after the interest of the people from Bihar.

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व) : महोदय, मैंने पिछली बार रेलवे बजट में अंग्रेजी में भााण दिया था। मेरी अंग्रेजी भाषा इतनी खराब थी कि लालू जी की समझ में नहीं आई और इसलिए मैं आज हिंदी में बोल रहा हूं। मैं ऐसे प्रदेश से आया हूं, जहां स्वाधीनता के बाद और उससे पहले आज तक अरूणाचल प्रदेश में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। मुझे यहां चक्कर आता है, क्योंकि सब आपस में तारीफ कर रहे हैं, आपस में विरोध कर रहे हैं, खुशियां बांट रहे हैं, लेकिन किस चीज की खुशी है? हम पूर्वोत्तर राज्य से आने वाले जितने सदस्य हैं, उन सबको बहुत तकलीफ हो रही है। हर साल लाखों-करोड़ों रुपयों का रेलवे बजट बनाया जाता है, लेकिन हमारे पूर्वोत्तर राज्यों को एक रुपए का भी फायदा नहीं है। मैं लालू जी से आग्रह करूंगा कि आप पूर्वोत्तर राज्यों की ओर भी देखें। वहां सारे हिंदुस्तान के लोग हैं।

रेलवे बजट में मैंने पिछले साल तीन प्रोजेक्ट प्रपोज किए थे और एनडीए सरकार के साथ हम लोगों का प्रपोजल था कि हर पूर्वोत्तर राज्य की राजधानी में रेलवे कनेक्टिविटी होगी। आपने उस प्रपोजल को ठंडे बस्ते में रख दिया है। लेकिन मैं अरूणाचल प्रदेश के लिए आग्रह करता हूं कि हरमोती से ईटा नगर तक 25 किलोमीटर जोड़िए। मुरकंगसेलेक से हमारे डिस्टिक हेडक्वार्टर पासीघाट के लिए आपने सर्वे के लिए कह दिया है, इसके लिए मैं आपकी तारीफ करता हूं, और वर्ा 1999 में इसका सर्वे हो चुका है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में एक स्थान पर परशुराम कुंड मेला हर साल होता है। हजारों की संख्या में देशवासी वहां पहुंचते हैं। जनवरी माह की 14 तारीख को हर साल मेला होता है। लोगों को वहां आने जाने में बहुत तकलीफ होती है। यह पहाड़ी इलाका भी नहीं है। यह मैदानी स्थान है। इसे रेलवे से जोड़ा जाए। आपने मुझे जवाब दिया कि यह इक्नामिकली वायबल नहीं है। पूर्वोत्तर राज्यों में रेलवे कनेक्टिविटी होनी चाहिए, उसे इक्नामिकली वायबल मत देखिए। यहां हमारी आर्म फोर्सिस, पैरा मिलिटरी फोर्सिस का आना जाना लगा रहता है। यह सुरक्षा की दृटि से बहुत जरूरी है।

मैं एक प्रस्ताव और रखना चाहता हूं। आप हिंदुस्तान के दिलदार नेता हैं। सिक्किम, अरूणाचल प्रदेश, नागालैंड, मिजोरम, मणिपुर और अंडमान निकोबार आईलैंड हैं, ये ऐसे प्रदेश हैं जिनका ट्रेन से कोई वास्ता नहीं है। आपके रेलवे बजट में इतने करोड़ रुपए हैं, इनमें से कुछ धनराशि इन प्रदेशों के लिए दे दीजिए, ताकि हम रेलवे लाइन के बदले स्कूल, सड़कें आदि बना सकें। आप जैसा एक दिलदार बहुत बड़ा नेता इस प्रदेश के लिए कुछ कर सकता है। हमारे पूर्वोत्तर राज्य में नान लैपसेबल पूल रिसोर्सिस से विकास किया जाता है। हमारी मांग है और इसमें आपने 7 अगस्त, 2004 को एक लेटर दिया। रंगिया से मुरकंगसेलेक ब्राडगेज के लिए 9000 लाख रुपए से ज्यादा आपने सैंक्शन किया, लेकिन आज तक उसमें एक इंच भी प्रोग्रेस नहीं हुई है। बोगी बिल भी नार्थ आसाम के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। इसे आप नेशनल प्रोजेक्ट में डालिए। आपने ऐसा किया

है, लेकिन पांच सौ करोड़ रुपए प्रपोज्ड़ प्रोजेक्ट के लिए दिए हैं। शायद उस बोगी बिल में सौ करोड़ से कम लगेंगे। मैं आपको बताना चाहता हूं कि हमारे यहां बिहार और यूपी के बहुत लोग रहते हैं। ये देश की आम जनता की आवाज है। यहां के बहुत लोग वहां रहते हैं। इन लोगों को आने जाने मं बहुत तकलीफ होती cè[i59]।

उपाध्यक्ष महोदय, यह आवाज मेरी ही नहीं है बल्कि हमारे बिहारी भाइयों और यू.पी. निवासियों की भी है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिए बिना अपना स्थान ग्रहण नहीं कर सकता हूं। मैं उन्हें धन्यवाद इसलिए देना चाहता हूं कि उन्होंने पिछले बजट में हमारे पूर्वोत्तर राज्यों हेतु तीन रेलवे बुकिंग काउंटर खोलने की स्वीकृति प्रदान की थी, वे तीनों चालू हो गए हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से उन्हें इस कार्य के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। यदि इन्हीं के समय में अरुणाचल प्रदेश में रेल पहुंच जाती है, तो हमें गर्व होगा और हमारे यहां की जनता समझेगी कि वास्तव में भारतीय रेल संपूर्ण भारत के लिए है क्योंकि जब तक हमारे क्षेत्र को आप रेलवे से नहीं जोड़ेंगे, तब तक वहां के लोगों को पता भी नहीं है कि रेलवे क्या चीज होती है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे कंप्यूटराइज्ड बुकिंग सेंटर कलकत्ता में रखा गया है। मेरा निवेदन है कि उसे गुवाहाटी के मालीगांव में अलग से रखिए, ताकि हमारे रिजर्वेशन सिस्टम की कंटीन्यूटी ब्रेक न हो। मुझे ऐसा लग रहा है कि हमारे यहां की रेलवे को नार्थ ईस्ट फ्रन्टियर रेलवे के रूप में जाना जाता है, लेकिन अब एन.एफ. रेलवे का मीनिंग बदल रहा है और अब उसे नो परदा रेलवे बनाया जा रहा है। मेरा आग्रह है कि उसे नॉर्थ ईस्टर्न फ्रंटीयर रेलवे बनाइए।

महोदय, मैं लालू जी को सुझाव देना चाहता हूं कि जनरल बोगीज में मोबाइल बैट्री खत्म हो जाती है। उसे चार्ज करने के लिए इलैक्ट्रॉनिक स्विच और प्लग नहीं हैं। राजधानी में तो हैं, लेकिन मैं जनरल बोगीज की बात कर रहा हूं। मेरा अनुरोध है कि इस तरफ भी ध्यान दीजिए। सिक्योरिटी के पाइंट ऑफ व्यू से मेरा एक सुझाव है कि हर कंपार्टमेंट में एक वीडियो टी.वी. कैमरा लगाइए जिसे एक ही आदमी एक जगह बैठकर मॉनीटर कर सकता है। उससे उसे दिखता रहेगा कि किस कंपार्टमेंट में कितने यात्री हैं या वहां की स्थिति क्या है। एक आगे और एक पीछे सुरक्षा की दृटि से आर.पी.एफ. के लोगों के पास वॉकी-टॉकी हो, तो उससे सुरक्षा की दृटि से काफी सफलता मिलेगी। बिना ऐसी व्यवस्था किए सिक्योरिटी में सहयोग नहीं मिलेगा। हमारे पूर्वोत्तर राज्यों की हर राजधानी को आप रेलवे कनैक्टीविटी दीजिए। हमारे क्षेत्रों के लिए अलग से बजट बनाईए जिससे रेलवे पर यदि खर्च नहीं हो सके, तो कम से कम स्कूल, मैडीकल और रोड्स बनाने पर उसे खर्च किया जाए सके। इस तरफ विशे ध्यान दिया जाए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर) : रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी इनकी बात पर गौर कीजिए।

श्री चन्द्र शेखर दूबे (धनबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, श्री लालू प्रसाद, रेल मंत्री जी द्वारा जो वर्ा 2006-07 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका पुरजोर समर्थन करता हूं और भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूं। अनेक समस्याएं हैं, लेकिन अब तो समय भी कम है क्योंकि हमारी 8.00 बजे मीटिंग है। उसमें मुझे जाना है। पहले मेरा नाम तो काफी ऊपर था, लेकिन पता नहीं इतना पीछे कैसे हो गया, भगवान जाने।

19.44 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan in the Chair)

सभापति महोदय, हर स्टेट की समस्याएं अलग-अलग होती हैं। लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के रूप में पूरे देश में एक ख्याति प्राप्त की। इस रेल बजट को गरीबों का और मजदूरों का रेल बजट माना गया है। देश के हर वर्ग का और हर

तबके का बजट माना गया है, लेकिन परिस्थिति यह है कि मैं झारखंड प्रदेश से आता हूं और झारखंड के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है जिससे कि झारखंड की जनता को राहत महसूस हो सके और झारखंड में खुशहाली आए।

महोदय, मैं लालू जी से आग्रह करूंगा कि देश की जनता उन्हें गरीबों के नेता के रूप में देखती है और अनेक लोगों का रुझान ऐसा हो रहा है। मैं इनकी जितनी तारीफ करूं, वह कम होगी, लेकिन मैं आपके सामने बताना चाहता हूं कि पिछले रेल बजट भााण में इसी सदन में आपने ऐलान किया था, घोाणा की थी कि जितने भी रेलवे की ऐसी जमीनें हैं, जो फालतू हैं, जो सैकड़ों वाों से ऐसे ही पड़ी हुई है, जिनका कोई इस्तेमाल नहीं होता है, उनका सदुपयोग किया जाना चाहिए। [rpm60] उसमें गरीब लोगों के द्वारा खटाल लगाये गये हैं, अगर उसमें गरीबों की झुग्गी-झोंपड़ी है, अगर उसमें बेरोजगारों की छोटी-छोटी दुकानें लगी हुई हैं तो उनको उजाड़ा नहीं जायेगा और उजाड़ा भी जायेगा तो उन्हें वैकल्पिक व्यवस्था देने के बाद ही उजाड़ा जायेगा, इस सदन में लालू जी की यह घोाणा थी। पूरे देश में चारों तरफ जहां भी इस तरह की समस्याएं हैं, खासकर झारखण्ड में इसकी एक बहुत बड़ी समस्या है, क्योंकि प्रतिदिन वहां खटाल उजाड़े जा रहे हैं, झुग्गी-झोंपड़ियां उजाड़ी जा रही हैं, लोगों की टूटी-फूटी छोटी-छोटी दुकानों को प्रतिदिन उजाड़ी जा रहा है। इससे बहुत ही भयानक भुखमरी की समस्या उपस्थित हो गई है।

झारखण्ड एक उग्रवाद प्रभावित प्रदेश माना जाता है। वहां 22 के 22 जिले उग्रवाद की चपेट में हैं। अगर इस तरह से झुग्गी-झोंपड़ियों को उजाड़कर, उनको राहत नहीं देकर, उनका रोजगार छीनकर अगर हम इस पर ध्यान नहीं देंगे तो उग्र वाद में और तेजी आएगी। इससे झारखण्ड के जितने भी नौजवान बेरोजगार हैं, उनको मजबूर होकर राइफल उठानी पड़ेगी, जिसको कोई रोक नहीं पाएगा। इसलिए मैं लालू जी से निवेदन करूंगा कि आपने एक मंत्री की हैसियत से इस सदन में घो-ाणा की है, आप इसका अनुपालन करें और जितने भी खटाल उजाड़े जा रहे हैं, जितनी दुकानें उजाड़ी जा रही हैं, जितनी झुग्गी-झोंपड़ी उजाड़ी जा रही हैं, इसके बाद आप उसको बन्द कर दीजिए, यह आपकी बहुत बड़ी महानता होगी।

इसके साथ-साथ, झारखण्ड में कुछ ऐसी चीजें हैं, जो मैं इनको बताना चाहता हूं कि इनकी आवश्यकता है। जैसे बोकारो स्टील प्लांट से डोलोमाइट, लाइमस्टोन लेने के लिए भोवानपुर से मालगाड़ी से ढुलाई होती है। उस लाइन पर अगर हम एक पैसेंजर ट्रेन चला देते हैं तो बोकारो से लेकर पलामू तक के गांवों के मजदूरों को, गरीबों को बहुत राहत मिल सकती है। उसी तरह हम बोकारो, तालगढ़िया और भोजूडीह से भी सिर्फ मालगाड़ी चलाते हैं। अगर उस लाइन पर हम पैसेंजर ट्रेन चला देते हैं तो उस गरीब इलाके को, जो कि बोकारो धनबाद को जोड़ता है, उस इलाके को बहुत मदद मिल सकती है। इसलिए मैं चाहूंगा कि यह रेल मार्ग पैसेंजर ट्रेन के परिचालन के लिए स्थापित भी है। ऐसी बात नहीं है कि मैं अपने मन से ऐसी बात कर रहा हूं। यह रेल मार्ग पैसेंजर ट्रेन चलाने के लिए प्रस्तावित भी है और इसके परिचालन के लिए सत्यापित भी है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस पर ध्यान दिया जाये।

साथ ही यह भी हमारे रेल मंत्री जी को मालूम है कि झारखण्ड एक ऐसा प्रदेश है, जहां कोयला और इस्पात का खजाना भरा हुआ है। कितना ही डोलोमाइट, लाइमस्टोन और मैग्नाडाइट जैसे उद्योग वहां हैं, वहां आयरन ओर है, झारखण्ड से इनको जितनी रायल्टी मिलती है, मैं समझता हूं कि पूरे देश में कहीं से भी, किसी भी प्रदेश से इनको रायल्टी नहीं मिलती है। इस लिहाज से भी हम चाहेंगे कि लालू जी झारखण्ड पर विशेा ध्यान दें।

हमारी कुछ आवश्यकताएं हैं, जिनको मैं अपने क्षेत्र से जोड़ता हूं। एक महाबोधी एक्सप्रैस नई दिल्ली से गया में आकर रुक जाती है। मैं मांग करता हूं कि महाबोधी एक्सप्रैस, जिसके बारे में कई सांसदों ने कहा है, उसको धनबाद तक बढ़ाया जाये। उससे लोगों को काफी राहत मिल सकती है। गंगा दामोदर एक्सप्रैस धनबाद से पटना में जाकर रुक जाती है, उसको बक्सर तक बढ़ाया जाये। इससे वहां के लोगों को बहुत राहत मिल सकती है। धनबाद गया इण्टरसिटी एक्सप्रैस को रोहताश के जिला मुख्यालय सासाराम से जोड़ा जाये। देहरी-आन-सोन से यह 15 किलोमीटर मात्र है। यह ट्रेन केवल देहरी

आन सोन तक एक्सप्रैस है, आगे पैसेंजर हो जाती है। इसे आखिरी पड़ाव तक एक्सप्रैस ही बनाया जाना चाहिए, क्योंकि इससे वहां आम जनता को काफी परेशानी होती है। एल.ए.पी. एक्सप्रैस धनबाद से जाती है, जिसमें पहले मुम्बई मेल के लिए दो बोगियां लगती थीं, जिसे अब बन्द कर दिया गया है। इससे मुम्बई जाने वाले यात्रियों को, विशेाकर कैंसर पेशेण्ट्स को दिक्कत हो रही है।[i61]

मैं मुम्बई मेल के लिए दो बोगी धनबाद से जोड़ने का आग्रह करता हूं। समस्याएं तो बहुत हैं, लेकिन मैं खास-खास बातों की ओर ही आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। धनबाद से पटना के लिए गाड़ियां चलायी जाएं। कुछ जगहों पर ट्रैनों के ठहराव की बहुत जरूरत है, इसका प्रस्ताव भी मैं देता हूं। एल्लपी एक्सप्रैस का ठहराव कतराक्ष में किया जाए। भागा बमुआ रेल लाइन पर पैसेंजर ट्रैनों का हाल्ट...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Mr. Chandrasekhar Dubey, the remaining part of your written speech can be laid on the Table of the House.

श्री चन्द्र शेखर दूबे : धनबाद-झरिया लाइन पर परिचालय कब तक प्रारम्भ होगा, यह मंत्री जी अपने जवाब में बताएं...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You are a senior Member. There are about 30 speakers who want to speak. Please cooperate with the Chair.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: He does not need your support. He is quite strong enough to speak on his own.

श्री चन्द्र शेखर दूबे : झरिया से परिचालन शुरू होने से वहां के नागरिको को काफी लाभ होगा। झरिया में डेली टिकट बुकिंग एवं अग्रिम बुकिंग की व्यवस्था तत्काल प्रारम्भ की जाए ताकि वहां के लोगों को राहत मिल सके।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Mr. Dubey, please conclude now. The next speaker is Shrimati Susmita Bauri.

… (*Interruptions*)

श्री चन्द्र शेखर दूबे : आप मेरी बातों को सुनें, मैं झारखण्ड के बारे में बहुत सी बातें कह रहा हू, आपसे निवेदन है कि आप मुझे अपनी बात कहने दें। धनबाद रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण किया जाए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: If any unparliamentary remark is made, it will be expunged.

… (*Interruptions*)

श्री चन्द्र शेखर दूबे : प्लेटफार्म पर शौचालय की व्यवस्था की जाए। वहां पे फोन की व्यवस्था की जाए। धनबाद-गया लाइन पर वन वे ब्रीज को टू वे ब्रीज में तब्दील किया जाए। पानी के निकासी की व्यवस्थ की जाए। टेलीफोन एक्सचैंज, टीओपी के बगल में खाली पड़ी जमीन को राजीव पार्क के रूप में विकसित करने हेतु अनापत्ति प्रमाण पत्र दिया जाए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Madam, you start your speech. His speech will not go on record now.

*(Interruptions)** ...

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, I make a personal request to you all. There are about 30 speakers still left. If five minutes is given to each Member, it will take two-and-a-half hours which means it will be 10.30 p.m. by the time all of them speak in the debate. Every hon. Member leaves the House immediately after finishing his speech, barring one or two exceptions and we will have to remain till very late in the evening. Nobody will remain here when the House adjourns except the Minister and myself. So, I will be very strict in controlling the speeches hereafter and I will give 5 minutes only to each hon. Member.

If any hon. Member wants to lay his written speech on the Table of the House, he can do so now so that the time and money can be saved. When Parliament sits, lakhs of rupees are spent. If any Member lays his speech on the Table of the House, it is equal to the speech made on the floor of the House and it will be incorporated in the proceedings of the House[k62].

* Not Recorded.

श्री कृणा मुरारी मोघे (खरगौन) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान मध्य प्रदेश और विशेाकर अपने संसदीय क्षेत्र खरगौन की रेल समस्या की ओर आकर्िात करना चाहता हूं ।

अपनी समस्या रखने से पूर्व मैं यह कहना चाहता हूं कि रेल बजट का सबसे बड़ा हिस्सा वहीं खर्च होता है जहां रेल परिवहन की दृटि से पहले से ही समृद्धि है । मैं यदि मध्य प्रदेश की बात करूं तो मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृटि से देश का सबसे बड़ा राज्य है किन्तु आवागमन की दृटि से उसकी स्थिति नगण्य है । पिछले कई वाोँ से बिहार के ही रेल मंत्री रहे हैं और हर बजट में अधिकांश ट्रेनों के स्टॉपेज एवं रेल संबंधी अन्य सुविधाएं बिहार राज्य को ही दी जाती रही है । इस वा के बजट में भी उन्हीं अध्यायों को पुनः दोहराया गया है । जैसे कि घोाित 55 ट्रेनों में से मात्र दो ट्रेने मध्य प्रदेश जैसे बड़े क्षेत्रफल वाले प्रदेश को दी गई है ।

आजादी के 57 वा बाद आज भी मध्य प्रदेश में 8 जिले ऐसे है जहां कोई रेलवे की सुविधा नहीं है और यहां की जनता प्रतिवा रेल बजट का आशा भरी दृटि से इंतजार करती है और रेल बजट पारित होने के बाद निराश हो जाती है । मैं मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं और मैं यह जानता हूं कि यहां की दूरस्थ इलाकों की जनता ने आज तक रेल के दर्शन नहीं किए हैं । सरकार आदिवासी एवं अनुसूचित जाति के विकास की गाथा बड़े जोर-शोर से गा रही है । मध्य प्रदेश में 23 प्रतिशत जनसंख्या आदिवासी है तब भी मध्य प्रदेश को रेल बजट में हमेशा की तरह इस बार भी नकारा गया है । मैं अपने संसदीय क्षेत्र खरगौन के विाय में कहना चाहता हूं कि यह क्षेत्र कपास के उत्पादन के लिए जगजाहिर है । किन्तु यहां पर स्थापित होने वाले कपास संबंधी उद्योगों के उत्पाद के परिवहन की व्यवस्था नहीं है । यदि परिवहन की रेल संबंधी व्य वस्था प्रदान कर दी जाती है तो इससे कपास उद्योग के विकसित होने का पूरा अवसर प्राप्त होगा । जिससे न केवल प्रदेश बल्कि पूरा देश लाभान्वित होगा । मैं तो यहां तक कहूंगा कि इस प्रतिस्पर्धा के युग में यहां कपास पर आधारित वस्त्र उद्योगों से विदेशी मुद्रा भी अधिकाधिक अर्जित की जा सकती है ।

महोदय, इसलिए मेरा सुझाव है कि रेल मंत्रालय जब तक अपनी प्राथमिकता निर्धारित नहीं करेगा तब तक रेल सुि वधा से अछूते हिस्से से विकास संभव नहीं दिखता। जैसे - क्या मंत्रालय यह निर्णय करेगा कि हम निश्चित समय सीमा में देश के प्रत्येक जिले को जोड़ेंगे ।

* The speech was laid on the Table.

इस बजट में 50 हजार करोड़ नई रेल लाइनों और आमान परिवर्तन के लिए राशि का प्रावधान है इसमें से किन्हीं योजनाओं के लिए 10-10 करोड़ तक का प्रावधान है । जिसके कारण अधिकतम योजनाएं नाम मात्र के लिए जीवित रहती है । राशि का अपव्यय भी होता है अच्छा होता, भले ही इसमें से आधी योजनाएं ली जाती और उन्हें समय-सीमा में पूरा किया जाता । इससे जनता और रेल मंत्रालय दोनों को लाभ प्राप्त होता ।

मेरा यह भी सुझाव है कि नई योजनाओं के लिए उन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए जहां बिजनेस की अधिकता से रेल मंत्रालय को रेवेन्यू अधिक से अधिक प्राप्त हो सके तथा उन क्षेत्रों को भी प्राथमिकता दी जाए जहां रेल लाइन डालने से दो स्थानों की दूरी कम हो जाती है जिससे रेल मंत्रालय का व्ययभार कम हो जाए ।

यदि लंबे समय तक किसी योजना को चालू रखा जाता है तो महंगाई वृद्धि से प्रत्याशित लागत प्रभावित होती है और आधा-अधूरा काम होने से योजना का लाभ भी जनता को प्राप्त नहीं होता है और इस प्रकार पहले व्यय की गई राशि की उ

पयोगिता भी समाप्त हो जाती है । अभी इसी बजट की कई योजनाओं में 10 करोड़ या 25 करोड़ और कई को तो जनता की मांग की खानापूर्ति करने के लिए 5 लाख तक का आवंटन किया गया है । जैसे गोधरा-इन्दौर-बरास्ता-दाहोद, सरदारपुर और धार के लिए केवल 10 करोड़ का आवंटन किया गया है । माननीय रेल मंत्री महोदय अपने अनुभव से यह जानते हैं कि इतनी अल्प राशि से कुछ नहीं होने वाला । मेरा अनुरोध है कि जो योजनाएं पूरी होने वाली हैं कृपया उन्हें पर्याप्त राशि उपलब्ध कराकर उन्हें शीघ्रता से पूरा कराएं ।

मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे इन सुझावों पर राट्रहित में अवश्य ध्यान देंगे।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की समस्या आपकी ओर रखना चाहता हूं । जो इस प्रकार हैः-

लंबे अरसे से रतलाम- खंडवा रेल लाइन के आमान परिवर्तन की मांग की जा रही है । महोदय, यह रेल लाइन इस क्षेत्र के औद्योगिक विकास के लिए अत्यंत आवश्यक एवं महत्वपूर्ण हैं इस रेल लाइन के आमान परिवर्तन का पिछले र्वा स र्वेक्षण कार्य भी किया गया है किन्तु इस र्वा इसे बजट में शामिल नहीं किया गया है । नीमच-रतलाम रेल लाइन के आमान परि वर्तन का कार्य लगभग पूरा होने जा रहा है और इस कार्य की उपयोगिता तभी है जबकि रतलाम-इन्दौर-महू और खंडवा का आमान परिवर्तन करके इस पूरी रेल लाइन को नीमच से खंडवा तक जोड़ दिया जाता । यदि इस रेल लाइन का **आमान परि वर्तन** कर दिया जाता है तो देश के पश्चिमी क्षेत्र में उत्तरी और दक्षिणी क्षेत्र को जोड़ने वाली एक अतिरिक्त रेल लाइन उपलब्ध हो जाती । इन्दौर और बॉम्बे के बीच में लगभग 200 से भी ज्यादा किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी । इस रेल लाइन के अमान परिवर्तन से मध्य प्रदेश की जनता को लाभ प्राप्त होगा वहीं रेल मंत्रालय की रेवेन्यू और भारत सरकार की आय में भी वृद्धि होगी।

मक्सी -दाहोद को जोड़ने के लिए नई रेल लाइन संबंधी प्रस्ताव बहुत पहले तैयार किया गया था। यह रेल लाइन प्रदेश के पश्चिमी क्षेत्र के पीथमपुर जो कि एशिया के सबसे बड़े सेक्टर में से एक हैं जो औद्योगिक उत्पादन एवं महू में सैन्य दृटि से परिवहन के लिए महत्वपूर्ण समझी जानकर प्रस्तावित की गई थी।

किन्तु विगत र्वाों में इस रेल लाइन की तरफ रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं गया जिसके परिणामस्वरूप 300 करोड़ का आकलन 900 करोड़ रुपये का हो गया है क्योंकि इस प्राक्कलन के क्रियान्वयन में काफी विलंब हुआ है । अतः मेरा अनुरोध है कि इस रेल लाइन को इसी बजट में अवश्य शामिल किया जाए।

नीमच -रतलाम रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य भी 2005-06 में पूरा हो जाना था। यह प्रकल्प 167 करोड़ का था। पिछले र्वा यानि 2005-06 में तो इसके लिए कोई बजट प्रावधान ही नहीं किया गया और इस र्वा केवल 70 करोड़ का प्रावधान किया गया है जो कार्य को शीघ्रता से पूरा करने की दृटि से काफी कम है । अतः इस राशि को बढ़ाते हुए शीघ्रता से इस कार्य को पूरे किए जाने का अनुरोध् है।

इन्दौर - मनमाड़ के बीच में नई रेल लाइन डालने के लए मध्य प्रदेश के साथ महाराट्र के खान देश के कृाको एवं व्यवसायियों द्वारा भी इसकी मांग की जा रही है । यह रेल लाइन मध्य प्रदेश के निमाड़ क्षेत्र में व्यवसायिक कृाि की बढ़ती गतिविधियों को सशक्त बनाने के लए अत्यंत आवश्यक है। अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इसी बजट में इस रेल लाइन पर कार्य शुरू करवाने का कट करें।

ओंकारेश्वर एक धार्मिक स्थल है जहां पर देश के अन्य भागों के अतिरिक्त विदेशों से भी आने वाले सैलानियों की संख्या बहुत अधिक है । पिछले र्वा के बजट में भी ओंकारेश्वर के लिए कम्प्यूटरीकृत रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान करने हेतु निवदेन किया था। इस र्वा पुनः आपसे निवेदन है कि ओंकारेश्वर के लिए कम्प्यूटरीकृत रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान की जाय।

शक्तिपुंज एक्सप्रेस जो हावड़ा से जबलपुर तक है यह ट्रेन जबलपुर में 20 घंटे तक खड़ी रहती है। इसे भोपाल तक यदि बढ़ा दिया जाए तो यहां की जनता को सुविधा होगी ही तथा रेल मंत्रालय को भी इसके लिए अलग से कोई व्यवस्था नहीं करनी पड़ेगी।

इन्दौर-नागपुर एक्सप्रेस को बैंगलोर तक बढ़ाने से अधिकाधिक लोगों को लाभ प्राप्त होगा और इसके लिए भी रेल मंत्रालय को अलग से कोई व्यवस्था नहीं करनी पड़ेगी।

मेरा एक और अनुरोध है कि पूर्व में यदि द्वितीय श्रेणी का टिकट है तो उसे वातानुकुलित श्रेणी में अंतर की राशि को देकर ट्रेन में परिवर्तित कराया जा सकता था किन्तु अब यह व्यवस्था खत्म कर दी गई है जिससे यात्री भी परेशान होते हैं व रेलवे को भी आर्थिक हानि होती है अतः इस व्यवस्था को पुनः बहाल किया जाए।

अंत में मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी मध्य प्रदेश जैसे पिछड़े एवं आदिवासी-बहुल प्रदेश के लिए वहां की जनता के हित में अपने बजट में अनुपूरक मांगों में मेरे द्वारा उल्लेख की गई राज्य की आमान परिवर्तन एवं नई रेल लाइन संबंधी कार्यों की मांग को जरूर शामिल कर अनुग्रहित करेंगे।

SHRIMATI SUSMITA BAURI (VISHNUPUR): Hon'ble Chairman, I rise to speak on the Budget (Railways), 2006-2007 and I would like to say a few things about my constituency Bishnupur. This area is not properly covered by rail network. After Independence, only 12,000 kms. Railway track has been constructed but due to lack of planning the country still faces some problems so far as railway connectivity is concerned. I would request Hon'ble Minister to adopt a holistic approach in this regard.

There are many areas which are under-developed. In my constituency, places like Ranibandh, Raipur, Mukut Manipur, Jhilimili, etc., are basically forests, but are renowned for their scenic beauty as well as precious stones. Due to lack of adequate rail connectivity, industries are not flourishing in these places. So many tourists visit the area by road. If rail network is upgraded, then more and more tourists will be attracted resulting into more employment generation. Thus tourism industry will flourish along with the market for handicrafts.

Hon'ble Railway Minister has announced that new railway track of about 550 kms. will be constructed. My constituency should also be covered – this is my earnest request.

The survey work for construction of Mukutmanipur – Chhatna line has already begun. I would urge upon the Minister to expedite the project. People of this place have struggled a lot – they should now get their due.

Adequate funds should be allocated for completion of the pending projects. The construction work of Bishnupur – Tarakeshwar railway line should start from Bishnupur itself and money should be allocated for that project also. At present Bankura – Raina BDR train is running upto Sonamukhi. This train should be extended upto Raina and Chatai. Funds are required for this work. This particular train runs by diesel now – so electrification is needed. The Raniganj – Mejia line

* English Translation of the speech originally delivered in Bengali.

should be opened for public and should be extended upto Bankura. The Bhubaneshwar – Rajdhani Express should have a stop page at Bankura.

In this district, Bhadu is an important place having two level crossings. An over-bridge should constructed three immediately.

Bishnupur is a place of historical importance. So, the railway station needs a facelift. Former Railway Minister had announced that the work of beautification of the station would be undertaken and it would be declared as a model station. So, I would request the Railway Department to take necessary steps in this regard. The over-bridge here is very steep. Aged people cannot use it due to its gradient and they are forced to cross railway tracks. So the over-bridge should be made user-friendly.

The coaches of the Howrah – Chakradharpur train are in a very bad shape as they are very old. I had raised this issue in the Consultative Committee meeting also but to avail. I would requst that the coaches should be immediately changed The Neelachal Express should be made a daily train. The ‘Garib Raths’, which are to be introduced by Hon’ble Railway Minister are not going to cater to the needs of West Bengal. I believe that the wealthy people will be able to reap more benefits of such 'Garib Raths’ than the genuinely poor people.

In sub-urban areas, there is an increase of about 15 per cent in passenger traffic. Therefore, more number of trains should be introduced to facilitate the daily passengers.

Besides, we are hopeful about the Kolkata – Delhi Freight Corridor. Moreover, sufficient drinking water should be made available in the smaller stations and passenger safety should be given priority. Privatization of railway services should be refrained from.

Before I conclude, I would like to congratulate Hon'ble Minister for not hiking railway passenger fares. With these words, I thank you for allowing me to speak.

श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, कमरा नम्बर 70 में भोजन तैयार है। सभी माननीय सदस्य, प्रैस, मीडिया और स्टाफ के लोग आमंत्रित हैं। दो-चार माननीय सदस्य जिन्होंने अभी बोलना है, वे रुक जाएं और बाकी सदस्य तब तक खाना खा लें। ... (व्यवधान) डाक्टरों का कहना है कि टाइम पर खाना खा लेना चाहिए।

20.00 hrs.

SHRI NAKUL DAS RAI (SIKKIM): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget.

I welcome the grand Budget placed by the hon. Railway Minister for the year 2006-07. First of all, I would like to extend thanks to the Railway Minister for having presented pro-people Budget and in my opinion, it is overall a good Budget.

Going through your Budget, it is clear that the hill stations have not been adequately covered in your overall development, while we appreciate the development activities in the plain areas including providing new links.

Almost all the developments in the North including new links have either started from Bihar or ends in Bihar, thereby neglecting the hill areas of Sikkim and Darjeeling which are not only strategically important but also fast developing State of India. In fact, some of the existing seat quota has been lifted instead of increasing the quota. So, it is the saddest part for the people of Sikkim. So, I would request the hon. Railway Minister to immediately reconsider the previous quota and there is a need for an increase of some more seats in different trains.

In the new link proposals, the introduction of *Garib Rath* is a welcome step – it is very fine – but unfortunately it stops at Patna and Kishanganj, thereby ignoring NJP. NJP is not that far from Kishanganj. NJP is the only railhead link for Darjeeling, Sikkim and West Bengal.

Apart from that, the Government has already assured six years back in the Parliament *vide* Unstarred Question No. 728 dated 02-12-1999 that a railway line from Sevoke to Gangtok, which is the Capital of Sikkim, *via* Singtam would be considered.

Also I would like to remind that the hon. Minister has already assured our Chief Minister personally that the project would be taken up on priority basis very recently. But I am sorry to say that this has not been reflected in the Budget proposals. So, I would request you to keep

Sikkim in mind for the sake of national integration and security of the country, because Sikkim is not only strategically important but the trade route to China is also under the consideration of the Government of India from there. This will also expose the natural beauty of one of the most beautiful States in India which is strike-free, peaceful, eco-friendly, organic and green State of India to the vast majority of intending tourists nationally and internationally.

Sir, you will kindly recall that not a single person from Sikkim is employed in the Indian Railways. I would request you to take steps for special recruitment drive to employ youths from Sikkim as a special case considering the backwardness of the area and the sentiments of the people.

Besides above, the Budget proposal does not indicate any development of the existing prestigious heritage trains of Darjeeling and Shimla including their augmentation and upgradation. So, I urge upon the Government to take up this matter on priority for the development and betterment of the hill station.

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। श्री लालू प्रसाद ने अपने बजट भाषण में यह भी कहा था -

'एक कदम हम बढ़े, एक कदम तुम,

आओ मिलकर नाप दें, फासले चांद तक।'

माननीय मंत्री जी, चाहत तो बहुत दूर है, असंभव है। लेकिन यह छोटा सा सुंदर प्रदेश है, आपके पड़ोस में है, तो क्यों नहीं इसे रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। अगर यह रेलवे लाइन से जुड़ गया तो टूरिस्टों के लिए काफी अच्छा होगा तथा हमारे देश का भी काफी नाम आगे बढ़ेगा। इसके साथ-साथ सिक्किम की जनता भी आपको धन्यवाद देगी।

I once again welcome this Railway Budget for 2006-07.

With these words, I conclude my speech.

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Sir, as per the direction of the Chair, I am submitting my speech on the Demands for Grants for Railways for the year 2006-07. Sir, I am approaching through you to Hon'ble Minister of Railways for allotment of additional funds in the budget for expediting the ongoing Railway development project and inclusion of new projects which have not been covered in the Railway Budget 2006-2007.

Sir, as you are aware Orissa is located in the East Coast of India and has population of about 4 crores and having an area of 1,56,000 KMs, the State has one of the lowest per capita income coupled with inadequate rail infrastructure albeit having endowed with abundant minerals resources like Iron-Ore, Chrome, Bauxite and Manganese etc. Against the national average of 19 Kms./1000 Sq. Kms., Orissa has a route length of 15.03 Kms. only. Neighbouring states like Bihar and West Bengal have a railway route length to the extent of 30 Kms. and 42 Kms. respectively. In near future various corporate houses will also invest for setting up of Mega Steel Plants, Aluminum plants and other industries and the generation of additional traffic in the State is expected to be 40 million tones by 2010. The establishment of a separate Zonal Railway Headquarters at Bhubaneswar i.e. East Coast Railway has generated substantial revenue for Indian Railways.

Sir, East Coast Railways was made operational from 1st April, 2003 with Sambalpur, Khurda Road and Waltiar Divisions. The jurisdiction of the Sambalpur division has been reduced affecting the viability of the division. To ensure Sambalpur division as profit centre, Ministry of Railways is requested that its territorial jurisdiction to include the (a) Jharsuguda-Himgir, (b) Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu (c) Rourkela-Nuagaon sections. It is necessary that all requirements of infrastructural development for East Coast Railways should be

* The speech was laid on the Table.

expeditiously completed. At present since Sundargarth district has also got tremendous potential for Iron Ore and other mineral based industries, Ministry of Railways may consider creation of new division with Headquarter either at Rourkela or at Jharsuguda within the jurisdiction of Jharsuguda-Himgir, Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu and Rourkela-Nuagaon sections.

The Govt. of Orissa had presented a memorandum to the Ministry of Railways for allotment of Rs. 800 crores, myself and the Members of Parliament of Orissa have also submitted two separate memorandum to Hon'ble Railway Minister for allotment of about 1000 crores towards ongoing projects like B.G., Rail Links, Gauge Conversion, Doubling and Electrification etc during 2006-07, but this is not reflected in the Budget. The Ministry should complete the sanctioned ongoing projects, estimated of an amount of Rs. 4958.47 crore within next 5 years and make the State of Orissa profit centre for the Ministry of Railways. I am requesting the Railway Minister through you to allot funds for 2006-07 in this manner.

-

PROPOSED ALLOTMENT OF FUNDS 2006-07

Name of the Project	Estimated Cost (Rs. in crores)	Actual Allocation for 2005-2006 (Rs. in crores)	Proposed Allocation for 2006-07 (Rs. in crores)
NEW LINES			
Daitari-Banspani	850.69	128.61 (RVNL)	200.00
Lanjigarh Road-Junagarh	119.29	8.00	60.00
Khurda Road-Bolangir	1000.00	10.00	80.00
Haridaspur-Paradeep	594.00	20.00 (RVNL)	40.00

Angul-Duburi-Sukinda Road	344.58	00.10	20.00
Talcher-Bimalagarh	727.00	5.00	15.00
ELECTRIFICATION			
Kharagpur-Nimpura-Bhubaneswar	323.48	19.50	90.00
Bhubaneswar-Visakhapatnam	294.00	5.00	
GAUGE CONVERSION			
Rupsa-Bangriposi	102.75	3.00	35.00
Naupada-Gunupur	91.30	5.00	30.00
DOUBLING			
Nirgundi-Cuttack-Raghunathpur	123.68		
Rahama-Paradeep	63.47		
Titilagarh-Lanjigarh Road	100.05		250.00
Raja Athagarh-Nirgundi	71.85		
Raghunathpur-Gorakhnath	67.89	170.30	
Rahama Raj Athagarh-Baranga	178.98		
Bridge on Birupa & Mahanadi	109.45		
Khurda Rd.-Puri	48.00		
Cuttak-Baranga	127.13		
Khurda-Baranga 3rd Line	133.41		
Sambalpur-Rengali	70.36		

Jharsuguda Byepass	19.62		
Jharsuguda Rengali	56.58		
Grand Total	**4958.47**	**374.51**	**800.00**

However, regrettably I have to say through you Mr. Speaker Sir, that the same has not been given adequate attention and the aspirations of the people of Orissa has been totally ignored.

Sir, I would also like to elaborate some of the major projects in Orissa, which deserve immediate attention of the Railways:

Doubling of existing RailwayLines.

-

1(a) Doubling of Khurda Road-Puri railway line in view of importance of Puri from International Tourism point

Khurda Road-Puri railway track is of more than 100 years old and is the only railway line connecting Shri Jagannath Dham. The track is already 100% saturated. Though, Phase-I work of the track had begun 5 years back, yet not satisfactory progress has been made so far and there is no sanction for Phase-II work. In the Railway Budget-2006-07 only Rs. 10/ crore has been earmarked, which is inadequate for completion of this project. Considering Puri as a national and international tourist centre, the doubling work may be undertaken, expeditiously. I would request Hon'ble Railway Minister through you to allot the requisite funds in the Budget for completion of Phase-I work and make provision of sanction and expediting the Phase-II work.

b) Daitari-Banspani B.G. rail links (155) Kms. Since the industrial scenario has been changed in the area dramatically and private Parties are interested to set up Steel Plants in a big way. Ministry of Railways therefore is requested to sanction in Budget for doubling of Daitari-Banspani B.G. Rail links in 2006-07 and also sanction electrification in view of the fact that East Coast from Bhubaneswar-Palasa has already been electrified.

C) Talcher-Sambalpur B.G. rail links:- This was commissioned in the year 1998 which has reduced the distance from Bhubaneswar-New Delhi by 150 Kms. The Ministry of Railways is therefore requested to sanction doubling of Talcher B.G. rail links.

It is also requested that doubling of Nirgundi – Cuttack – Ragunathpur, Rahama – Parade Rail Line may be completed at the earliest. Titilagarh – Lanjigarh Road, Raj Athagarh Nirgundi, Raghunathpur – Gorakhnath, Rahama – Raj Athagarh – Baranga, 2nd Bridge Birupa & Mahandi, Cuttack – Baranga, Khurda – Baranga 3rd Line, Sambalpur – Renga Jharsuguda Byepass Railway lines which had in progress may be expedited for ea completion. The allocation which has been provided in Budget-2006-07 for doubling Raghunathpur- Gorakhpur – Rahama, Rajaathagarh- Nirgundi and Rahama- Paradeep Lines like peanut. Doubling of Nirgundi-Cuttack-Raghunathpur require more funds whereas in t Budget the provision has not been made to meet the requirements. Mr. Speaker Sir, for t doubling of Titilagarh – Lanjigarth Road a demand of Rs. 250 crore was made by the Govt,. Orissa, whereas only Rs. 15 crore had been allotted. Mr. Speaker Sir, the provision doubling of Rahama-Rajaathagarh-Baranga Line, second bridge on Birupa and Mahana Cuttack-Baranga Line and Khurda-Baranga third line in the Budget-2006-07 inadequate and the projects which are entrusted to Rail Vikash Nigam Ltd.. (RVNL) is nothi but a gimmick. The past experience shows RVNL has never spend more than 5% of the to allotment and the same is an eye wash on the part of Railway so far as allotment for t doubling of these projects in Orissa are concerned. Allocation of Rs. 30 crore for doubling Sambalpur-Rengali Line was totally inadequate. But in spite of our request there is provision for these projects in the Budget of 2006-07, adequately.

Electrification:

Work for Electrification is in progress from Kharagpur-Bhubaneswar, but funds are not allotted adequately in the Budget. Mr. Speaker Sir, I am also requesting the Hon'ble Railway Minister for sufficient fund allocation for Koraput-Rayagarh electrification project.

New Lines:

Khurda Road-Bolangir (289 Kms.):- The land acquisition is in progress. Ministry of Railways was requested for allotment of Rs. 80 crore for 2006-07 for construction and land acquisition in 6 districts. In the Budget 2006-07 only Rs. 23 crore had been allotted which was very small amount against the projected demand of Rs. 80 crore for 2006-07. Hence, an additional amount of at least Rs. 50 crore to be allotted in the Current Budget.

Haridashpur-Paradeep (78 Kms.):- The projected traffic flow for Steel Plants in Duburi-Kalinga Nagar complex is expected to rise by 2010. Ministry of Railways is requested to allot additional funds in the Railway Budget-2006-07.

Angul-Duburi-Sukinda Road (90 Kms) :- The final location survey for this project has been completed and land acquisition will commence shortly. Ministry of Railways is requested to allocate funds in the Budget of 2006-07 to enable land acquisition.

Talcher-Bimlagarh (154 Kms.):- Project has been sanctioned in the year 2004-05 and land acquisition work is to be commenced. Ministry of Railways was requested for allocation of Rs. 15 crore for 2006-07. As against this demand of Rs. 15 crore in the Budget only Rs. 10 crore had been allocated. I would request Hon'ble Railway Minister through you Speaker Sir that allotment of another Rs. 5 crore in Budget.

-

Lanjigarh Road-Junagarh (54 Kms.): All private and Govt. land between Lanjigarh-Bhawanipatna have been handed over for construction. Earth work is in progress in all the sections. Since some private parties are setting up of Alumina/Aluminium Plants. Ministry of Railways was requested to make a provision of Rs. 60 crore for 2006-07 for construction between Lanjigarh-Bhawanipatna as well as land acquisition work between Bhawanipatna-Junagarh. Mr. Speaker Sir, only Rs. 19 crore has been allocated in the Railway Budget which was insufficient and I would request Hon'ble Railway Minister through you for an additional amount of Rs. 50 crore in the Budget to keep the project going.

Daitari-Bansapani Rail links (155) Kms. : All the private, forst and Govt. land have been handed over for construction. Work is in progress from Keonjhar to Tomka (98 Kms.) it was targeted that Daitary-Bansapani rail links to be completed by Dec,2005, but because of the slow progress it was not be possible. As against the demand of Rs. 200 crore only Rs. 155.85 crore are allotted. Hence, an additional provision of amount of Rs. 50 crore may be allotted in the Budget 2006-07.

Gauge conversion:

Rupsa-Bangiriposi (89 Kms.) conversion work is under progress Ministry of Railways was requested to allot Rs. 35 crore for 2006-07 and complete the conversion at the earliest. As against the demand for Rs. 35 crore only Rs. 15.89 crore has been allocated in the budget 2006-07. Hence, I would request for additional allotment of Rs. 20 crore in the Current Budget to expedite the project.

Nuapara-Gunupur (90 Kms.) : conversion work has commenced with land acquisition. Final location survey has been completed. Ministry of Railways was requested for provision of additional amount in the Current Budget for early completion of the project.

-

New Lines and Surveys.

Sir, I would also like to request to Hon'ble Minister for Railways through you for sanction of funds in the Budget 2006-07 for five new B.G. Rail Links.

a. Conversion & Extension of Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali (79 Kms.)

A traffic survey was completed in March, 1999 for extension of the converted Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali with a favourable rate of return. The Extension will enable Import and Export of cargo via-Gopalpur Port.

b. Jeypore-Malkangiri (117 Kms):

This broad-gauge rail link for which a survey report has been submitted to Ministry of Railways forms a part of the most backward districts of Orissa i.e. KBK area, which has been accorded special status by Govt. of India for speedy development. This requires immediate implementation.

c. Talcher-Gopalpur (245 Kms)

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad-gauge Rail Link line submitted to Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up of Steel, Power and Aluminum Plants would require a dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur (Special Economic Zone) for export and import of raw material and finished products. No action has been taken in the present Budget.

d. Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms):

Survey for this Broad-gauge Rail link was completed and report submitted to the Ministry of Railways. Rail infrastructure in Western Orissa is not developed adequately despite a large number of industries and heavy production of food-grains. This B.G. Rail link will traverse through acutely backward areas of the State, and ensure economic development.

e Puri-Konark (35 Kms.) : Puri attracts thousands of pilgrims to visit the temple of Lord Jagannath regularly. The famous Sun Temple is located at Konark. This monument is famous throughout the world and is visited by thousand of tourists every year. Considering all these aspects a survey was completed for construction of New B.G. Rail Link between Puri-konark on the year 1997. This link will facilitate visits by the tourists and pilgrims to the last link of the golden triangle.

For Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms) and Puri-Konark (35 Kms.) projects. Hon'ble Railway Minister has announced for further detailed survey in his Budget speech of 2005-06, no steps have been taken for the purpose and now also no funds have been allocated in the Current Budget for this two projects.

I would also request to Hon'ble Railway Minister through you for provision for allotment of funds in the Budget for these five surveys.

(a) Gopalpur-Rayagada (282 Kms.)

All Bauxite deposits are located in Rayagada and Kalahandi area. Recently, Government of Orissa has signed number of Memorandums of understanding (MOU) for setting up of Aluminium industries for production of Alumina and Aluminium. Therefore, sanction of a survey is imperative to cater to the traffic that will be generated.

(b) Jaleswar-Digha (40 Kms.)

Digha is a popular beach resort which will be connected from Tamluk. It is necessary that a survey be sanctioned from Jaleswar to Digha a stretch of 40 Kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar Block can be connected. Although this project has been announced, no funds have been allocated.

(c) Jaipur-Keonjhar Road-Jaipur (30 Kms.):

Biraja Khetra at Jaipur Town is a famous place of Pilgrimage in India at par with Dwaraka and Kasi. A large number of pilgrims visit this area regularly. The Ministry of Railways is requested to sanction a survey for extension of the East Coast Railway line from Jaipur-Keonjhar Road to Jaipur.

(d) Gorumahisani To Buramara (35 Kms.)

Work is in progress for gauge conversion of Rupsa-Bangiriposi N.G. Rail Link. However, a survey may be sanctioned for linking Gorumahisani on Tata-badampahar B.G. Rail Link to Buramara on Rupsa-Bangiriposi Rail Link.

(e) Badampahar To Keonjhar (70 Kms.)

A survey needs to be sanctioned between Badampahar to Keonjhar which shall link the rich iron ore area with Tatanagar.

Sir, the state of Orissa is far short of number of Trains in proportion to its area and population, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for introduction of several new trains and other amenities for passengers benefit.

(a) Super-fast Express from Puri-Jaipur. There is no direct train service from Puri to Pink City of Jaipur. Introduction of a Train Services from Puri-Jaipur, Via-Sambalpur, and Raipur will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will immensely benefit people of Western Orissa. Although Jaipur-Bilashpur Express Train has been extended to Bhunaneswar in the Budget Speech of Railway Minister, this train should further to be extended to Puri. Necessary provision should be made in the Supplementary Budget.

(b) Super-fast Express from Sambalpur to Allahabad:

There is no direct train from sambalpur to Allahabad in order to meet the growing demand of traffic from Western Orissa. Introduction of a train from Sambalpur to Allahabad Via-Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to Visit important places of pilgrimage.

(c) Super-fast Express Train from Bhubaneswar to Kanyakumari :

There is no direct train originating from Bhubaneswar to South India. A train from Bhubaneswar to Kanyakumari via Chennai shall go a long way in carrying pilgrims and

tourists from Orissa to various places in South India.

(d) Inter City Express between Koraput and Rourkela Via-Rayagada

The Raipur-Vizianagram-Koraput Kirandul B.G. rail link passes through the most backward areas of the state like Koraput, Bolangir and Sundargarh. An inter City Express linking Rourkela with these areas of this state will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

(e) Express Train from Titilagarh to Puri, Via-Sambalpur:

Presently there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express Train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with coastal Orissa.

(f) Express Train from Visakhapatnam to Howrah-Titilagarh, Raipur & Bilaspur:

The area from Visakhapatnam to Titlagarh is backward and requires additional train services to ensure increase of commerce and trading with neighboring states.

(g) New Puri-Hyderabad Express and New Puri-Chennai Express:-

There is no direct Train Link from pilgrim centre of Puri famous for Lord Jagannath to South India. Two direct trains from Puri-Hyaderabad and Puri-Chennai will fabulously benefit pilgrims of South India and people of Puri and Orissa.

Introduction of EMU Services:

Electrification work between Khargpur- Bhubaneswar is in progress and stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar has been commissioned. Ministry of Railways is requested to introduce fast Moving EMU Trains from Puri-Palasa and Puri-Balasore to cater to the need of passengers of Puri-Khurda Road-Bhubaneswar and Balasore.

Sir, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for increasing in frequency of the existing trains.

Visakhapatnam-Nizamuddin Express Train may be increased to daily from 3 days in a week to cater the need of passengers travelling from Western Orissa to the capital of India. The frequency of New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express may be increased from four days to seven days in a week. In remaining three days, the Rajdhani Express may be run Via-Samabalpur, Rourkela and Ranchi. The frequency of Puri-Ahmedabad Express Via-Sambalpur and Vizianagaram may be increased to facilitate journey of large number of workers from Orissa employed in Gujarat. It is requested that the frequency of this train Via-Sambalpur may be increased to thrice a week and viz-Vizianagram to four days in a week. The frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in a week. This train is immensely popular by passengers traveling from Western Orissa. Frequency of Puri-Tirupati Express which is running once in a week may be increased and converted it as a daily. Since large number of fishermen folk are visiting Puri and have business connections, the Puri-Tirupati Express may be having an additional stoppage at 'Tuni' Railway Station under South Central Railway.

Extension of Trains :

At present there is no direct train available for the people of South Orissa for linking New Delhi the capital of India. The Ministry of Railways is requested to provide with more coaches in Hirakund Express in order to cater to the requirement of passengers from Palasa, Barhampur,, Chhatrapur and Balugaon.

The Ministry of Railway has introduced an Express Train from Sambalpur to Raipur. This may be extended to Puri as this will facilitate a direct link between the capitals of two states. Sir, I am requesting the Hon'ble Railway Minister through you that even though the existing Hirakund Express from Nizamuddin to Bhubaneswar has been extended up to Visakhapatnam considering its long distance provision of pantry car may be made, introduction of three tier AC and the frequency should be increased from 3 days in a week to daily service.

Passenger amenities :

Ministry of Railways has requested for increase in passenger amenities for Orissa. With the creation of East Coast Railway and its Headquarters established in Bhubaneswar. The aspiration of people of Orissa for better infrastructural developments of the stations has increased manifold. The Ministry of Railways is requested to improve passenger amenities at Puri, Titlagarh, Rayagarha, Raigarha, Koraput, Kessinga, Chattrapur, Jaleswar and Bolangir Stations. The Ministry is also requested to further increase the network computerized reservation at Baragarh, Sakhigopal, Kuhudi, Kalupadaghat, Chattrapur, Hirakund, Khariar Road, Jaleswar and Sora Stations, Janakideipur Railway Station may be developed as a full-fledged Railway Station to cater for a large chunk of people.

Establishment of passenger halt at Indradyumna, Puri

Sir, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for the establishment of a passenger halt at Indradyumna near Puri under Khurda Road Division. The Railways had

conducted a survey and asked for certain information. Though the necessary information has been provided to the Railways and the proposal is a financially viable one, no further progress has been made. I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you Sir, that the necessary sanction may be accorded in the Budget 2006-07.

Introduction of Pantry Car :

Some long distance trains are not provided with Pantry Services, Ministry of Railways is requested to provide pantry car services for Bhubaneswar-Bangalore Express (8415/8416). Bhubaneswar-Kurla Express 1045/1046 and Puri-Tirupati Express (8439/8440). Necessary provision for funds in this regard may be made in the Budget.

Coaching Terminals:

Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar, which is land locked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of Trains.

The Coaching Terminal at Puri, which has been closed, may be revived in order to accommodate more number of trains. Proper coaching terminals may be developed at Barhampur, Sambalpur and Koraput.

Setting up of Rail Coach Factory:

Sir, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you to expedite the setting up of a Rail Coach Repair Factory in Orissa and in addition to this for sanction of the setting up of the proposed Aluminum Rail-Coach Factory in Orissa, which will serve the long standing demand of the State.

At length, I would request Hon'ble Railway Minister through you Mr. Speaker Sir, for sanction of at least additional amount of Rs. 400 crore in the Budget for the ongoing projects and also accord necessary sanction for the new lines in the Budget 2006-07. I would urge the Hon'ble Railway Minister through you Speaker Sir, for allotment of this amount in the Budget and sanction of Rs. 4958.47 crore within next five years for completion of the ongoing projects, which will go a long way in developing infrastructure for the Railways in the State of Orissa and culminate in overall economic growth of the State.

डॉ. राम लखन सिंह (भिण्ड) : सभापति महोदय, आपने हमें बोलने के लिए दस मिनट का समय देने का कमिटमेंट किया है। महोदय, मैं इस बजट के विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। वैसे तो लालू जी ने इस बजट को काफी आर्काक बनाने की कोशिश की है लेकिन शायद लालू जी उन नारों को भूल गये जो हमने उनके साथ लगाए थे कि जब तक दुखी किसान रहेगा, धरती पर तूफान रहेगा और देश के विकास का रास्ता खेत और खलिहान से होकर गुजरता है।

आपने गरीब रथ ए.सी. चलाने की घोाणा की है लेकिन माननीय मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूं कि इसका किराया अगर आपने स्लीपर के बराबर रखा होता तब गरीब रथ चलाने का औचित्य था। जब आपने किराया ए.सी. थ्री टायर से 25 प्रतिशत कम रखा है तो वे लोग इसमें क्या जा पाएंगे ? हमारा निवेदन यह है कि गरीब रथ ए.सी. आप चलाइए लेकिन इसके साथ-साथ हम चाहते हैं कि उन गरीबों के लिए जो आज जनरल डिब्बों में यात्रा करते हैं और ट्रेन में जनरल डिब्बे कम होते हैं और जब वे सफर करते हैं तो भूसे की तरह भर जाते हैं जबकि ए.सी. के अंदर हम जाते हैं तो देखते हैं कि कई सीटें खाली जाती हैं। मेरा निवेदन यह है कि उन डिब्बों की संख्या आप बढ़ा दें तो जनता को इससे काफी राहत मिलेगी। मेरा कहना यह है कि कुछ गाड़ियां सिर्फ स्लीपर और जनरल डिब्बों की चलाइए ताकि वे लोग आराम से सफर कर सकें। मेरा एक सुझाव यह है कि जब गर्मी पड़ रही होती है तो आम तौर से हम देखते हैं और आपने भी देखा होगा कि प्लेटफॉर्म पर पानी को लेकर काफी झंझट हो जाता है। कई लोग पानी ले पाते हैं और कई लोग पानी नहीं ले पाते हैं। पहले भी मैं सुझाव देता रहा हूं कि अगर वॉटर कूलर जनरल बोगी में लग जाए और उसमें कोई ज्यादा खर्च भी नहीं आएगा और काफी लोगों को सुविधा मिल जाएगी।

दूसरे, रफ्तार बढ़ाने की बात कही गयी है। कहा गया कि रफ्तार बढ़ा देंगे लेकिन आज हालत यह है कि गाड़ी ट्रैक के कारण लेट चल रही हैं। एक से लेकर चार घंटे तक लेट चल रही हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि जब तक ट्रैक को दुरुस्त नहीं करेंगे तो रफ्तार कैसे बढ़ा पाएंगे और रफ्तार बढ़ जाएगी तो गाड़ी ट्रैक से नीचे उतर जाएगी। इसलिए रेलवे में जो ट्रैक हैं, उनको पहले ठीक करने का काम करवाएं।...(व्यवधान) सभापति जी अभी घंटी बजाना शुरू कर देंगे तो मेरे अपने क्षेत्र की बात रह जाएगी।

मैं एक बहुत महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं कि साउथ की गाड़ियों को छोड़कर सभी गाड़ियों में जो लड़के पेंट्री कार वाले होते हैं, उनमें काम करते हैं, उनमें ज्यादातर बिहार और दूसरे नम्बर पर भिंड से चलते हैं। मेरा निवेदन यह है कि उन लड़कों के साथ अगर कोई ट्रेजडी हो जाती है तो ठेकेदार जिम्मेदारी नहीं लेता है और रेलवे विभाग के वे कर्मचारी नहीं हैं। इसलिए रेलवे इनकी जिम्मेदारी क्यों लेगा ? इसलिए मेरा निवेदन यह है कि इसमें इनके लिए कोई रास्ता निकालें कि जो लड़के ठेकेदार की तरफ से इन गाड़ियों में काम कर रहे हैं, इसमें रेलवे का हस्तक्षेप होना चाहिए क्योंकि उनको जब मर्जी हुई भगा दिया और जब मर्जी हुई, रख लिया। अगर उनके साथ कोई दुर्घटना हो जाए तो उनके पास फिर कोई रास्ता नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप जरूर उन लड़कों के लिए कोई रास्ता निकालें क्योंकि बेरोजगारी के कारण, कोई काम नहीं मिलने के कारण ये लड़के वही काम कर लेते हैं। इसलिए रेलवे विभाग हस्तक्षेप करे कि यदि उनके साथ कोई दुर्घटना हो जाए तो ठेकेदार उनकी मदद करने के लिए मजबूर हो VÉÉA[R63]।

मैं अब अपने क्षेत्र के लिए कुछ निवेदन करना चाहूंगा। हमारे यहां गुना-इटावा के लिए रेल लाइन बन रही है। उसका पूरा होने का लक्ष्य 2005 था, लेकिन 2006 शुरू हो गया है, काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इस रेल बजट में उसके पूरा होने का लक्ष्य 2008 दिया गया है। मंत्री जी ने इसका कारण बताया है कि अभी तक वहां जमीन का अधिग्रहण नहीं हुआ है इसलिए विलम्ब हुआ है। मेरा कहना है कि उस जमीन का अधिग्रहण हो चुका है और ज्यादा काम नहीं बचा है। अभी आपने 25 करोड़ रुपए दिए हैं, थोड़ा बहुत पैसा और बचा है, वह भी देकर 2006 में ही उसे पूरा किया जाए, इस तरह का निर्देश अपने विभाग को आप दें। हम चाहते हैं कि आपके समय में ही वह कार्य पूरा हो जाए और 2006 में पूरा होकर आप वहां जाकर उस रेल लाइन का शुभारम्भ करें।

1998 में हमारे यहां नई रेल लाइन का सर्वे हुआ था। भिण्ड एक पिछड़ा हुआ और डाकूग्रस्त जिला है। यहां रोजगार के साधन नहीं हैं। 2003 में उस रेल लाइन का सर्वे पूरा हो गया था, लेकिन आज तक पैसा आबंटित नहीं हुआ। मैं इस सम्बन्ध में मंत्री जी से व्यक्तिगत तौर पर भी मिला था। उन्होंने आश्वासन दिया था कि हम प्रयास करेंगे और इस वा

आबंटन भी करेंगे। मेरा आग्रह है कि यह महत्वपूर्ण रेल लाइन है, भिण्ड के विकास के लिए जरूरी है इसलिए थोड़ा आबंटन इस बजट में दें। भिण्ड में काफी बेरोजगारी है। वहां से काफी लोग अहमदाबाद जाते हैं। भिणड-कोटा रेलगाड़ी चल रही है। मेरा निवेदन है कि उसे अहमदाबाद तक बढ़ाने की कृपा करें। इस तरह से पूरे ग्वालियर सम्भाग को सीधी रेलगाड़ी मिल जाएगी। भिण्ड से बहुत से लोग अहमदाबाद जाकर काम करते हैं। इसलिए आप यह व्यवस्था कराने का कट करें तो हमें काफी लाभ होगा।

भिण्ड से इंदौर के लिए इंटरसिटी सप्ताह में तीन दिन चलती है, मेरा निवेदन है कि इसे रोजाना कर दे, तो बहुत सुविधा हो जाएगी. दतिया जिला हमारे क्षेत्र में आता है। वहां पर पीताम्बर पीठ एक प्रसिद्ध जगह है। इस कारण देश से बड़ी संख्या में लोग वहां आते हैं। वहां पर झेलम का ठहराव किया जाए, ऐसी वहां की जनता की लम्बे समय से मांग है।

श्री लालू प्रसाद : अभी आर्डर किया है।

डा. राम लखन सिंह : उसके लिए आपको बहतु-बहुत धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You address the Chair.   I cannot allow it. You have to address the Chair, but you are addressing to Shri Lalu. Please conclude.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You please provide a chance to other Members to speak. If everybody does like this, then nobody will be able to conclude in time.

… (*Interruptions*)

डा. राम लखन सिंह : मैं आखिर में अपने क्षेत्र की बात कहना चाहता हूं। हमारे यहां रेल लाइन पर अगर एक समपार बनवा दें, तो उससे पैदल चलने वालों को बड़ी सुविधा होगी। उसमें आपका ज्यादा पैसा भी नहीं लेगा और लोगों को आराम हो जाएगा।

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Dr. Rajesh Mishra.

(Interruptions) …*

MR. CHAIRMAN: You are a very learned Member. Why can you not restrain yourself? Why can you not control yourself?

… (*Interruptions*)

डा. राम लखन सिंह : मैं समाप्त कर रहा हूं। हमारे यहां रेल लाइन पर फाटक नहीं है। इसलिए उसकी भी व्यवस्था करा दें और वहां चौड़ी रोड बना दी जाए तो काफी आसानी हो जाएगी[R64]।

* Not Recorded.

मैं आखिरी बात कहकर अपनी बात को समाप्त करता हूं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Dr. Rajesh Mishra.

*(Interruptions)** ...

MR. CHAIRMAN : Dr. Rajesh Mishra, you begin your speech now.

… (*Interruptions*)

* Not Recorded.

डा. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मान्यवर, यह बजट आजादी के बाद अपने आप में ऐतिहासिक बजट है। जब माननीय लालू जी रेल बजट को पेश् कर रहे थे, तो हो सकता है कि कुछ लोगों को अपने निर्वाचन क्षेत्रों में नयी ट्रेनों की उम्मीद हो, इसकी वजह से कुछ लोग खड़े होकर विरोध कर रहे थे, लेकिन किसी बजट का निर्धारण सिर्फ विपक्ष में बैठे लोग या सत्ता में बैठे हुए लोग नहीं कर सकते, बल्कि हिंदुस्तान का आम-आदमी बता सकता है कि कौन सा बजट कैसा है? अभी रेल बजट पेश होने के बाद मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में था, हमारे निर्वाचन क्षेत्र में एक काऊ जंक्शन है, वहां मैं गया, भोजपुरी जो वहां की लोकल लैंगुवेज है, उस लैंगुवेज में गांव के किसान ने हमसे पूछा और लोकल लैंगुवेज में ही मैं बोलना चाहता हूं, जो हिंदुस्तान के आम-आदमी की भााा है, किसान की और गरीब आदमी की भााा है, उसने लोकल लैंगुवेज में हमसे पूछा, "लालू जी कौन सा चमत्कार कर दीनै कि ऐसन रेल बजट पास हुयी गइन", जिस बजट के अंदर पहली बार आज गांव का जो गरीब आदमी है, उसकी भी सुख-सुविधा का ध्यान रखा गया। पहली बार किसान ने यह महसूस किया कि कौन से ऐसे रास्ते बन गए, वही रेल के अधिकारी हैं, वही ट्रेनें हैं और कौन सा नया रास्ता बन गया जिसमें अब गांव के किसान को 60 प्रतिशत तक छूट मिलेगी और उसने हमसे भोजपुरी में यही कहा कि लालू जी, सोनिया जी, मनमोहन सिंह जी मिलकर"कौन चमत्कार ऐसन करिहैं कि अब हमहूं लोग एयर कंडीशन में बैठकर ट्रेन में यात्रा कई लई"। मान्यवर, यह एक ऐतिहासिक बजट है और आज तक हिंदुस्तान के अंदर इस तरह का आम-बजट कभी किसी ने पेश नहीं किया था। मैंने गांव के आदमी की भााा बतायी है, गांव का आदमी जिसको बताया है, मैंने उसको यहां उद्धृत किया है, यह इस मायने में ऐतिहासिक बजट है। यूपीए की तरफ बैठे हुए हमारे कुछ सदस्यों ने कहा कि यह ऐतिहासिक बजट है, विपक्ष के लोगों ने अपनी कुछ मांगें रखीं, इसके साथ वे कहते हैं कि बजट ठीक है और कुछ कहते हैं कि बजट खराब है। यह ऐतिहासिक इसलिए है कि पहली बार रेलवे के अंतर्गत माननीय लालू जी के प्रयास से रेल मंत्रालय, रेल कर्मचारी और जो आम-इंसान है, जो ट्रेनों में बैठकर सफर करता है, उसको इतना ज्यादा अपग्रेड करने का प्रयास किया गया कि हिंदुस्तान में रेलवे अब विश्व स्तरीय रेलवे दिखायी पड़ेगी और उसी पंक्ति में खड़ी हो रही है। इसकी वजह से यह वर्तमान बजट ऐतिहासिक बजट है। यह संभव कैसे हुआ? मैं इस पर बहुत कम शब्दों में चर्चा करना चाहता हूं। पहली बार 11 हजार करोड़ फंड बैलेंस हुआ, इस बजट के द्वारा लाभांश आंतरिक संसाधन 11 हजार सौ करोड़ है, जो कभी आज तक नहीं थे। वर्ा 2001 में यही रेलवे था, जहां पर 350 करोड़ बैलेंस फंड रह गया था और सारे अधिकारी हाथ पर हाथ रखे थे कि अब रेलवे का क्या होगा? वर्ा 2005-06 में नौ महीने के अंद फ्रेंक लोडिंग में 10 प्रतिशत, माल-लदान में 18 प्रतिशत से ज्यादा आय की वृद्धि हो गयी। रेलवे अपग्रेडेशन का प्रयास कर रहा है। ट्रेनों को तेज गति से चलाने का प्रयास किया जा रहा है, माननीय लालू जी ने कुछ ट्रेनों का उद्घाटन भी कर दिया, ट्रेनें तेज चलने लगीं। माल-ढुलाई में इन्होंने जिस तरह से अपने कार्यकाल में वृद्धि करायी है, ऐसा कभी नहीं हुआ था। पहली बार आज विश्व स्तरीय

वैगन बनने जा रहे हैं और पब्लिक पार्टनर्स को पहली बार इन्वाइट किया गया, रेलवे में आईटी का जिस तरह से प्रयोग किया जा रहा है, आज रेलवे में जिस तरह से विश्व स्तरीय सुधार होने चाहिए, उसकी प्रक्रिया प्रारंभ हो गयी cè[c65]।

विश्वस्तरीय रेलवे के लिए आधुनिक सिगनलिंग एवं दूर संचार तकनीक बढ़ाने का प्रयास किया जा रहा है। इस तरह के प्रयास पहले भी हुए हैं जिस के माध्यम से लगता है कि आजादी के बाद पहली बार रेल में सुविधाएं बढ़ाने का प्रयास किया जा रहा है। रेलवे का अपग्रेडेशन हो रहा है। जनता को ये सुविधाएं विश्वस्तरीय स्तर पर पहंच रही हैं। हम यह कह सकते हैं कि आदरणीय प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी जो कहा था कि हम रेलवे को विश्वस्तरीय बनाएंगे, लालू जी ने अपने कार्यकाल में रेलवे से जितना ज्यादा फायदा हो सकता था, अपग्रेडेशन हो सकता था, 18 महीने में करके दिखा दिया। पहली बार हिन्दुस्तान में आम आदमी के लिए रेलवे बजट पेश हुआ। हम गरीब रथ की जब चर्चा करते हैं तो हिन्दुस्तान का आदमी जब रथ का नाम सुनता है तो .....* कहीं यह आडवाणी जी का रथ तो नहीं है। हमने लोगों से कहा कि यह वह रथ नहीं है, यह आम गरीब आदमी का रथ है। इस रथ के माध्यम से कहीं विध्वंस नहीं होगा। इससे हिन्दुस्तान का निर्माण किया जाएगा। यह गरीब रथ पहली बार बजट के माध्यम से पेश किया गया। …(व्यवधान) मैं उस पर चर्चा नहीं करना चाहता हूं। वह रथ नहीं था वह वोट बटोरने का एक बड़ा स्थान था जिसे के माध्यम से वोट मिले और सरकार बनी।

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

Shri W. Wangyuh Konyak can speak now.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Now his time is over.

… (*Interruptions*)

डा. राजेश मिश्रा : यह जो गरीब रथ है, उसके माध्यम से गरीब आदमियों को यह महसूस हो रहा है कि हिन्दुस्तान के आम गरीब इन्सान उसमें बैठ कर सारी सुविधाओं को प्राप्त करेंगे। …(व्यवधान) यह गंगा रथ नहीं था, ...* जिस के माध्यम से सरकार बनानी थी वह बन गई। …(व्यवधान)

* Not Recorded.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Whatever unparliamentary words he has used, should be expunged. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The unparliamentary words he has used will not be on record.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Unparliamentary words used by anybody will not be on record.

… (*Interruptions*)

डा. राजेश मिश्रा : मैं लालू जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने कृपापूर्वक हमारे अनुरोध को स्वीकार किया। शिवगंगा ट्रेन जो बनारस से हटायी जा रही थी, उसे फिर से बनारस से कर दिया। दिल्ली से पटना गरीब रथ वातानुकूलित चलाया जाएगा। आदरणीय लालू जी बाबा विश्वनाथ जी के भक्त हैं। वह अक्सर विश्वनाथ मंदिर जाते हैं। हम अनुरोध करेंगे कि जो दिल्ली-पटना गरीब रथ चलाया जाएगा उसे वाया वारणसी चलाया जाए जिससे बिहार के लोगों को दर्शन करने में सुविधा मिल सके। लालू जी वहां आए तो आराम से दर्शन कर सकें।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri W. Wangyuh Konyak is to speak now.

Please conclude. You have spoken at length about Shri Lalu Prasad and his Budget.

... (*Interruptions*)

डा. राजेश मिश्रा : मुम्बई से रत्नागिरी ट्रेन चलती है। पूर्वांचल के बहुत सारे लोग मुम्बई रहते हैं। इसे डेली चलाया जाए। वारणसी में बाबतपुर के पास एक छोटी सी कोच फैक्ट्री है। उसका अपग्रेडेशन होना चाहिए। पंडित कमलापति त्रिपाठी जब रेल मंत्री थे तब कोच फैक्ट्री थी। काशी और प्रयाग की बात करना चाहता हूं। उसके बीच में डबल लाइन नहीं है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Your other demands can be given in writing. Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

MR. CHAIRMAN: Your speech will not be recorded. If you have any demand, you can give it in writing.

(Interruptions) ...*

* Not Recorded.

SHRI W. WANGYUH KONYAK (NAGALAND): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget for the year 2006-07 presented by Shri Lalu Prasad on 24.2.06. I have seen many reactions from all over the country in favour of and against the Budget, but we, the Nagas, do not know much about the facilities given to the people by the Railway Ministry[reporter66]. Therefore, neither can I go against the Railway Budget nor can I support it. However, I have a few points to mention here for the kind consideration of the hon. Railway Minister.

Sir, I really appreciate the hon. Minister because he has said that a special recruitment drive for filling up vacancies for SC, ST and OBC Classes has been started in the Railways, and he has also extended the age limit up to one year. But, in my opinion one-year extension will not be enough. I feel that it should be extended to three years more for rural and remote area candidates. Why am I saying this? I am saying this because of the postal problem being faced there. For

example, if a letter is dispatched to Tawang district in Arunachal Pradesh, Tuensang in Nagaland or Sikkim, then it is delivered after the interview is over. Therefore, the candidates are not able to participate or appear in the interview. I would suggest that, at least, a three-year extension should be given to the candidates of the Eastern States.

Secondly, it was mentioned in this year's Budget that 55 new trains are going to be started. But the Guwahati-Darbhanga line is the only line included from the North-East Region. It clearly shows that the Railway Ministry and the hon. Minister are not taking the development of Railways in the North-Eastern Region seriously.

I also appreciate the hon. Minister for proposing to start new '*gareeb rath'* trains for the poor people, but such trains are proposed to be run only in the States where other trains are already available like Uttar Pradesh, Bihar, etc. I would request the hon. Minister that it should cover the entire country, particularly, the tribal and backward areas of the country.

Sir, a decision was taken during the regime of the NDA Government that all the State capital headquarters will be connected by railway lines. This was the decision taken in this matter, and I hope that it will be available in the Ministry. I am definitely happy that a few good schemes have been taken up for the North-Eastern States under the NF Railways, and I had also taken up all these issues with the hon. Minister several times.

Dimapur Railway Station is not a railway station, which was constructed by the present or earlier Government, but the Britishers constructed it. It is the only railway station touching Nagaland. I am happy that Shri Lalu has, at least, done something for Dimapur Railway Station after he took charge of the Ministry. I have been writing to the hon. Minister, and he used to reply with complete details.

Many people were killed after the bomb blast incident. Still, not much improvement is there except for few facilities being provided there. Therefore, I want that more facilities should be there, especially, after the occurrence of the bomb blast incident. I am mentioning this because the Railway Ministry, the Home Ministry, and the State Government too are taking interest in this matter.

In fact, I consider the Dimapur Railway Station like Patna Railway Station. Why I am saying so? This is because almost 100 per cent porters there are *biharis*, and all the *bihari* porters are suffering a lot. It is because there is no cloakroom at the railway station, and there is no toilet in the room for the labours. Therefore, I request the hon. Minister and the Ministry that the only railway station in Nagaland, that is, at Dimapur should be improved immediately.

Sir, Naganimora Railway Station in Nagaland was established in 1920s by the Britishers, and it was not during the tenure of the hon. Minister Shri Lalu. What has happened to it now? It has been abolished. This sort of thing is happening at a time when many new projects are being

taken up in other States. It is only 16 kms. Therefore, I feel that it is a crime committed by the Ministry that the railway station constructed by the Britishers is being abolished, and that too at a time when you are going for new projects in other States. Why was it done like this? I feel that encouragement should be given to a State like Nagaland[ak67].

Secondly, Sir, one Railway Station at Tuli was established. I had requested the Minister for extension of the present Tuli Railway Station up to Tuli Paper Mill. All the proposals along with the detailed project report have been submitted to the Ministry in 2001 and sanction has been accorded. However, instead of running the train between Amguri in Assam to Tuli, it has been stopped since last year. What is the reason for it?

MR. CHAIRMAN : Since you are from Nagaland, I have given you time. Please conclude now.

SHRI W. WANGYUH KONYAK : I want that a clear explanation should be given to me as to when the Tuli Railway Station will be extended up to Tuli Paper Mill. If the Government is thinking that all the States are under the Indian Union, whether there are any proposals to take up construction of rail link between Dimapur and Kohima. If so, which company will be doing that?

We always talk about North-East, Jammu and Kashmir and Jharkhand, be it in the Finance Minister's Budget, President's Address or the Railway Budget, but where are the works being undertaken? I want that all these works should be undertaken immediately.

Lastly, I would request the hon. Minister to immediately take action on the following points.

Dimapur Railway Station should be improved with all the required facilities;

Amguri - Tuli Train service should resume immediately with extension up to Tuli Paper Mill;

Survey for construction of a new line between Dimapur and Kohima should be included in 2006-07 Budget; and,

Simalguri (Assam) to Naganimora Rail Service -- it is a historical place. Therefore, the British Government has constructed this -- should be revived immediately because the distance is only 16 kilometres.

The Ministry should come out with an open policy. The proposals should not remain only on paper; they should be really implemented.

श्री सुनिल कुमार महतो (जमशेदपुर) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो इस साल का रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह सराहनीय है। वह मुसाफिर को राजा बनायेंगे, इसमें कोई शक नहीं है। यह बजट आर्थिक विकास को गति देगा और व्यापार को बढ़ाने में योगदान देगा। माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं किये जाने और माल यातायात में आधुनिक तकनीक का प्र ायोग होने से माल ढुलाई में लागत कम आयेगी, जो कीमतों को कम करने का प्रयास करेगी। मेरे गृह राज्य झारखंड में खनिज सम्पदा का कार्य बहुत होता है और इस खनिज सम्पदा को अन्य क्षेत्रों में भेजने हेतु मांग के अनुरूप रैक नहीं मिल पाते हैं। उदाहरणस्वरूप रेल परिमंडल चक्रधरपुर में 30 हजार इंडेन है, जिसमें प्रतिदन 20 रैक ही दिये जाते हैं। इसलिए वैगनों की उत्पादन क्षमता को 25 प्रतिशत बढ़ाने की जो रेल मंत्री जी इच्छा है, इससे झारखंड राज्य की आवश्यकता पूरी होगी और राज्य को राहत मिलेगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

दो वार्षों में रेलवे ने जो कार्य किया है, वह ऐतिहासिक है। रेलवे को अतिरिक्त आय होने लगी है। माल और यातायात में भी रिकार्ड 669 मिलियन टन आंकड़ा रहा है। इसके लिए हम रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं। इस साल रेलवे का फंड बैलेंस 11 हजार करोड़ का रहा है, जो अपने आपमें एक रिकार्ड है। मेरे गृह राज्य झांरखंड और संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर, जो चक्रधरपुर रेल परिमंडल में आता है, यह भारत को आय देने में दूसरा स्थान रखता है। जबकि बिलासपुर मंडल को प्रथम स्थान प्राप्त है। ये दोनों एक दूसरे रेल मंडल से सटे हुए हैं।

माननीय मंत्री जी बिलासपुर रेलवे क्षेत्रीय कार्यालय में तीन मंडल आते हैं, बिलासपुर, रायपुर और नागपुर का एक हिस्सा जो पहले कोलकाता द..पू. रेलवे था, इसे विगत वार्ष जोन बनाया गयÉÉ[R68]। चक्रधरपुर मंडल रेलवे को जोनल बनाने के लिए कई सालों से आंदोलन चल रहा है। चक्रधरपुर रांची और धनबाद को एक जोन बना देने से निश्चित रूप से वहां की जो समस्या है- चाहे रैक की समस्या हो, मजदूरों की समस्या हो या आम लोगों की समस्या हो, उनका निस्तारण करने में आसानी होगी। मेरे संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर में दक्षिण पूर्व रेलवे जोन में चक्रधरपुर को विगत कई वार्षों से तृतीय और चतुर्थ वर्ग की श्रेणी में बहाली बंद पड़ी हुई है, जबकि दूसरे प्रदेशों में यह बहाली शतप्रतिशत हो रही है। दूसरे प्रदेशों से बहाली होकर उस क्षेत्र में उन्हें बहाली के लिए भेजा जाता है। वहां कम से कम जो पद सरेंडर हो रहे हैं, वह नहीं होने चाहिए, क्योंकि इससे आने वाले समय में स्थिति बहुत खराब होगी। झारखंड में उद्योग के अभाव में कलकारखाने और खदानें बंद हो रही है, इसके चलते उस क्षेत्र में उग्रवाद को बढ़ावा मिल रहा है। वहां बेरोजगारों को काम नहीं मिल रहा है। सरकार रेल के माध्यम से रोजगार दे सकती है। आज वहां के चौबीस जिलों में से बाईस जिले उग्रवादी हो गए हैं। अगर वहां के बेरोजगारों को रोजगार दिया जाए और फोर्थ क्लास की बहाली की जाए तो निश्चित रूप से हम लोग उग्रवाद को काफी हद तक रोक सकते हैं। चक्रधरपुर डिवीजन में अभी भी बैकलॉग है। माननीय मंत्री जी ने बजट में कहा था कि हम अपने यहां आदिवासी, हरिजन और पिछड़े वर्ग के बैकलॉग को भरेंगे। चक्रधरपुर मंडल में 2000 से 2200 जगह गैंगमैन की खाली है, जहां अभी तक बहाली नहीं हुई है। हम चाहते हैं कि मंत्री जी द्वारा इस जगह को भरा जाए। मेरे गृह राज्य झारखंड के संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर, रांची वाया कांडरा के लिए पिछले बजट में घोाणा हो चुकी है कि एक नई रेल लाईन का विस्तार होगा, जिसमें जमशेदपुर कांडरा से लेकर रांची जोड़ा जाएगा। जमशेदपुर के जनमानस नए राज्य बनने के बाद बहुत खुश हुए थे और इसका पिछले बजट मे रेल मंत्री जी सर्वे भी करवा चुके हैं। उन्होंने घोाणा भी की थी लेकिन इस बजट में वह दिखाई नहीं दे रहा है। हम चाहते हैं कि उस सर्वे के तहत नई रेल लाईन का विस्तार हो और जमशेदपुर के साथ रांची को भी मिलाया जाए। जहां तक टाटा नगर रेल वे स्टेशन के सुदृढ़ीकरण की बात है, यह हमारा सबसे घनी आबादी वाला क्षेत्र है। वहां जुगसलाई फाटक पर ओवर ब्रिज के लिए कई बार हमने मंत्री जी को लिखा है और कई समाजसेवी संस्थाओं ने भी लिखा है लेकिन आज तक उस पर कार्यवाही नहीं हुई। चक्रधरपुर मंडल के अन्तर्गत आज भी ऐसे आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र हैं, जब भी रेल की बहाली का विज्ञापन छपता है तो दूर-दूर तक न तो पेपर के जरिए और न ही किसी अन्य स्रोत के जरिए संदेश मिल पाता है। इसलिए हम चाहते हैं कि उन स्थानीय लोगों की बहाली के लिए लोकल स्तरीय विज्ञापन से प्रचार-प्रसार हो। उन्हें भी वहां जनप्रतिनिधियों द्वारा बहाली के लिए रेल में भर्ती कराया जाए, उन लोगों को यह सुविधा मिलनी चाहिए। माननीय मंत्री जी आपने गरीब रथ की बात कही

है ...(व्यवधान) मंत्री जी ने कहा कि आधुनिक तरीके से रेल में विस्तार किया जा रहा है और माल ढुलाई के लिए नई रेल लाईन का विस्तार कर रहे हैं, इसे कम से कम झारखंड और जमशेदपुर से गुजरना चाहिए क्योंकि जमशेदपुर में टाटा द्वारा जो इस्पात का उत्पादन हो रहा है, उसकी राट्रीय स्तर पर उसकी मार्किटिंग हो रही है, अगर उसका रेल द्वारा आवागमन करवाया जाए तो रेल को काफी आमदनी होगी। देश की समृद्धि एवं उन्नति होगी। वहां खनिज सम्पदा का भी भंडार है। आज पूरे अंतरराट्रीय स्तर पर भी इसकी मांग है तो इसकी ढुलाई में भी रेलवे को विशेा आमदनी हो सकती है। आज ग्रुप सी और डी के कर्मचारियों की कमी है, उनकी बहाली नहीं हो रही है[R69]।

ऐसा लग रहा है कि आज रेलवे में आफिसरों की बहाली 7-8 गुना हो गई है। एक एक मजदूर पर चार आफिसर राज करते हैं। आज 14 हजार 700 आफिसर्स काम कर रहे हैं। लेकिन 1951 से लेकर जो लेबर या कुली काम कर रहे थे, उनकी तादाद वही की वही है। क्या ढुलाई का काम एक कर्मचारी करेगा? इसलिये मेरा निवेदन है कि चतुर्थ श्रेणी के लोगों की जितनी खाली जगहें हैं, वे भरी जायें। इससे ज्यादा से ज्यादा लोगों को रोज़गार मिलेगा।

सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, भारतर्वा में तो क्या सारी दुनिया में उसका सर्वे करा लिया जाये तो लोकप्रियता में सब से प्रथम नम्बर पर होगा। इसलिये सहयोगी दल होने की हैसियत से हमें गर्व है कि ऐसे व्यक्ति ने समझबूझ से आम आदमी का रेल बजट प्रस्तुत किया है। निश्चित रूप से आने वाले समय में दूसरे दल के लोग इस लायक नहीं रह सकेंगे कि उनकी आलोचना कर सकें। हमारे देश के गरीब लोगों, किसानों, मजदूर वर्ग, छात्रों के लिये यह एक ऐतिहासिक बजट है। मैं इसकी भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूं।

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जिस गरीब रथ की अपने रेल बजट में चर्चा की है, मैं उसका मतलब नहीं समझ सका कि किस तरह से एक गरीब आदमी ए.सी. रथ में बैठेगा? अभी हमारे साथी बता रहे थे कि उस ए.सी. के गरीब रथ का किराया केवल 25 प्रतिशत कम किया गया है जो और कम होना चाहिए था। माननीय रेल मंत्री जिस गरीब रथ की बात कर रहे हैं, वह गरीब के लिये नहीं बल्कि सम्पन्न लोगों के लिये है। एन.डी.ए. सरकार के समय से आर्थिक दृटि से देश में जो मजबूती आई और लोग सम्पन्न हुए हैं । यह उसी की वजह से है कि लोग ए.सी. गाड़ी या एअर से आ-जा रहे हैं। इसका श्रेय पूर्व की एन.डी.ए. सरकार को जाता है। इसलिये एक गरीब को गरीब क्यों कहना? माननीय मंत्री जी इस गरीब रथ को आम आदमी का रथ कहते तो ठीक रहता।

रेल मंत्री ने अपने बजट भााण में रेलवे को 11 हजार करोड़ रुपये का प्रौफिट जो बताया है यह प्रौफिट पिछले 18 महीने में यू.पी.ए. गवर्नमैंट के जादू के डंडे से नहीं हुआ है। मैं रेल मंत्री जी की तारीफ करूंगा कि उन्होंने सूझ-बूझ से .यह बजट बनाया है जिस कारण 11 हजार करोड़ रुपये का रेलवे का प्रौफिट दिखा रहे है। यह सब एन.डी.ए. की पिछली सरकार की मजबूत आर्थिक नीति के कारण हुआ है.। जिस समय आदरणीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी इस देश के प्रधानमंत्री थे, उस समय से ही यह मजबूती हासिल की गई, जिससे देश सम्पन्न हुआ ओर हर आदमी को रोज़गार मिला है, व्यापार मिला है। इसमें चाहे लोडिंग-अनलोडिंग हो, बिजनैस हो, इसी की वजह से आज रेलवे को इतना बड़ा प्रौफिट हुआ है।

सभापति जी, माननीय रेल मंत्री ने नई रेल लाइनें और नई रेलगाड़ियां चलाये जाने की घोाणा की है वह ठीक है लेकिन यह सब एक समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार होना चाहिये। बजट में योजनाओं की घोाणा करना आसान है लेकिन उन्हें एक समयबद्ध तरीके से पूरा करना ही मुख्य कार्य होता है। आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, जहां तक रेलों में सुरक्षा का सवाल है, उस ओर माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में कोई ठोस प्रावधान नहीं किया है। रेलों में होने वाले एक्सीडेंट्स कैसे रुकें, सवारियों की सुरक्षा कैसे हो? इस पर विचार करना बहुत जरूरी है। रेलों में एक्सीडेंट्स न हों, पैसेन्जर सुरक्षित रहें, इसके लिये और प्रावधान होना चाहिये...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद आप सुझाव दीजिये।

श्री अशोक प्रधान : आप वैसे बड़ी सूझ-बूझ के मालिक हैं लेकिन जैसे ही मुझे समय मिलेगा, मैं अपने सुझाव आपको nÚÆMÉÉ[RB70]। आज समय कम है, और सदस्यों को भी बोलना है मैं लिखित में जरूर दूंगा। निश्चित रूप से उसमें आपको और प्रावधान करने की ज़रूरत है। किसी भी ढंग से इसको आगे बढ़ाएं। मेरे दिए हुए सुझाव पर सुरक्षा की दृटि से भी इन पर विचार करने की ज़रूरत है।

मान्यवर, जनरल कंपार्टमैंट के पैसेन्जर जब एक ट्रेन से स्टेशन पर उतरते हैं तो दूसरी ट्रेन तुरंत पकड़ने के लिए उनके पास टिकट लेने की कोई सुविधा नहीं होती कि वह अपनी टिकट का एक्सटैंशन करा लें। टीटी स्टेशन पर मिलता नहीं है। उसके लिए भी व्यवस्था करना ज़रूरी है कि जनरल कंपार्टमैंट का यात्री एक गाड़ी से उतरे तो उसको तुरंत ऐसी कोई सुविधा मिल जाए जिससे वह दूसरी ट्रेन पक़ड़ सके।

मान्यवर, मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं कि वे जिस प्रकार से फ्रेट क़ॉरीडोर का निर्माण करने का प्रावधान लेकर आए हैं, उसमें मेरे खुर्जा संसदीय क्षेत्र का नाम भी है। उन्होंने जो गलियारे बनाए हैं, उसके अंदर जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह से शुरू होकर बड़ौदा, अहमदाबाद, पालमपुर, जयपुर और दादरी तक तथा पूर्वी कॉरीडोर में लुधियाना, अंबाला, सहारनपुर, खुर्जा, सोननगर तक का नाम है। इसके लिए मैं मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि उन्होंने मांगों पर विचार कर अच्छा काम किया है। ये दोनों कॉरीडोर खुर्जा में आकर मिलते हैं।

मान्यवर, एशिया में नंबर दो पर खुर्जा का पॉटरी उद्योग आता है। वहां का स्टेशन बहुत छोटा है। वहां कोई आधुनिक टिकट वगैरह की सुविधाएं नहीं हैं जबकि वह पॉटरी एक्सपोर्ट का बहुत बड़ा सैन्टर है। पूरी दुनिया में इसका नाम है। इस स्टेशन को आप बड़ा कीजिए और उसको राट्रीय स्तर का माडर्न स्टेशन बनाइए जिससे वहां जो आयातक और निर्यातक आते हैं, उनको सुविधाएं मिलें और उनका आवागमन ठीक से हो सके और खुर्जा का पॉटरी उद्योग और बढ़े।

मान्यवर, दादरी में ग्रेटर नौएडा में एक कंटेनर डिपो बना है। वह डिपो आज एशिया का सबसे बड़ा डिपो है और उसी कंटेनर डिपो से आज हमारे यहां सरकार को 1000 करोड़ रुपये सालाना की आमदनी होती है। उस कंटेनर डिपो के लिए दादरी स्टेशन बहुत छोटा है। उसका विस्तार किया जाना चाहिए। उसको मॉडर्न स्टेशन बनाया जाना चाहिए जिससे दूर-दूर के लोग वहां आकर उसका लाभ ले सकें। उसके साथ एक ओवर ब्रिज भी दादरी में सैंक्शन हुआ है। उसके अभाव में हजारों लोगों को सुबह से शाम तक वहां फाटक पर खड़े रहना पड़ता है जिससे आर्थिक और समय की भी बरबादी होती है। उस पर ओवर ब्रिज को शीघ्र बनवाएं। वह सैंक्शन हो चुका है लेकिन रेलवे के कारण ही रुका हुआ है। पिछली बार भी हमने उसको सैंक्शन करवाया था। आप उसको बनवाना शुरू करवा दें तो हमें भी आपका स्वागत करने का अवसर मिले। इस संबंध में मैंने पहले भी श्री राठवा जी से प्रार्थना की थी और आज आपसे भी प्रार्थना कर रहा हूं। उसको आप ज़रूर करा दें। यह मेरे क्षेत्र की जनता के हित में है।

मान्यवर, बुलंदशहर डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। वहां से कोई भी ट्रेन लखनऊ या दूर के रास्ते के लिए रेल लाइन नहीं है। उसको अगर आप गाज़ियाबाद या मेरठ से सीधा बुलंदशहर चौला स्टेशन से जोड़ दें तो बुलंदशहर सीधा रेल लाइन से जुड़

जाएगा और गाज़ियाबाद पर जो भार है, वह भी खत्म हो जोगा। गाज़ियाबाद के लिए हमारे माननीय सुरेन्द्र भाई भी बोले होंगे। वहां अभी करीब 18 ट्रेनें रुकती हैं लेकिन उस स्टेशन को देखें तो उसकी हालत बहुत खराब है। उसका मॉडर्नाइज़ेशन होना चाहिए। ...(व्यवधान) मेरे क्षेत्र के अंदर मैंने पिछली सरकार के समय में फतेहपुर माकनपुर हाल्ट बनवाया था। उस पर गाड़ियां नहीं रुकती हैं। उस पर गाड़ियां रोकने का प्रावधान किया जाए। मैं श्री राठवा जी और आपको भी लिखकर दे चुका हूं। यह आप कर दें तो आपका बहुत बड़ा उपकार होगा और टिकट वितरण की व्यवस्था कर दें।

मान्यवर, हमारे यहां ग्रेटर नौएडा में प्रगति मैदान के अनुरूप एक अंतर्राट्रीय एक्सपो-मार्ट बना है[h71]। वहां पर भी रेलवे लाइन का कोई प्रावधान हो जाए, तो आपकी कृपा हो जाए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Mr. Goyal, he is not yielding. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

श्री अशोक प्रधान : मैट्रो आ रही है, लेकिन बाहर के पैसेंजर तो मैट्रो से नहीं आएंगे। दूसरे यात्री तो दादरी आ कर उतरेंगे या ग्रेटर नोएडा आ कर उतरेंगे। वहां भी ट्रेन का प्रावधान हो जाए, तो बहुत अच्छा होगा।...(व्यवधान) दादरी पर कुछ महत्वपूर्ण ट्रेनें रुक जाएं, तो बहुत कृपा होगी। बुलंदशहर और खुर्जा वैसे भी पूरे देश के अंदर...(व्यवधान) आती हैं, लेकिन रुकती नहीं हैं।

MR. CHAIRMAN: Mr. Pradhan, you please address to the Chair.

… (*Interruptions*)

श्री अशोक प्रधान : बुलंदशहर और खुर्जा में पूरे देश के अंदर सबसे ज्यादा दूध होता है और सबसे ज्यादा दूध की सप्लाई देता है। वहां से हमारे दुधिया भाई चलते हैं। वहां ट्रेन की सुविधा हो जाए, तो आपकी कृपा है। मेरी दो-चार बातें और हैं, मैं लिख कर दे दूंगा। ई.एम.यू. और चल जाए तो रोजाना के पैसेंजरों को उसका लाभ मिलेगा।

MR. CHAIRMAN: Now, Mr. M. Raja Mohan Reddy.

श्री खारबेल स्वाईं : महोदय, ...(व्यवधान) सबका अलग डिपार्टमेंट बनाइए और उनके खिलाफ एक्शन लेने का पावर दीजिए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Mr. Reddy.

*(Interruptions)** …

* Not Recorded.

SHRI M. RAJA MOHAN REDDY (NARASARAOPET): Mr. Chairman, Sir, I rise here to support the Railway Budget for the year 2006-07. I must take this opportunity to thank the entire UPA constituents. Under the dynamic guidance and vision of its Chairperson and the able leadership of the hon. Prime Minister; the hon. Railway Minister has presented this Railway Budget fulfilling the aspirations of one and all.

Sir, now, I would try to make some salient points relating to the Railway Budget. I would place the rest of my speech on the Table of the House. The lesser fares, faster travel, better facilities, easy ticketing, reduction in operation costs and passing the benefits to consumers, are some of the bright features of the Railway Budget.

However, I must point out that there are still a number of weak bridges in the country where there is speed restriction. The so-called Superfast Express trains also, by the time reach the weak bridges, have to go at the speed of just 15 kilometres to 20 kilometres per hour only. Thus, a lot of time is being wasted. In this regard, I would request the hon. Minister to look into this matter and construct all the weak bridges in a phased manner and specified time.

Sir, there are a number of stations, where the minimum basic amenities are also not available. Then, there are many stations where the platforms levels are at the lower level -- at the rail level. Those platforms have to be raised because it is very difficult for children and older people, in particular, to get into and get out of the train.

I would also request the hon. Railway Minister to provide the toilets in the trains on the model of developed countries, in order to keep the environmental surroundings, station premises and tracks neat, clean and pollution free. It is there in the developed countries and I wonder whether it is possible here in our country. So, I would request the hon. Railway Minister to look into this problem. It is high time to think of gang men who are working in such unfortunate conditions. It is a very important factor. I think, India is supposed to be a developed country by 2020, by which time, we must overcome all these problems.

Sir, I understand that there is a shortage of 5,000 coaches in the country. Usually, the life span of a coach is just 20 years, but I am given to understand that there are a number of coaches which are being run even after 35 years[KD72].

This is a very unfortunate situation. We have to overcome all these things. We may have to set up another coach factory to fulfil all these things. Otherwise, it will be a traffic hazard.

I would like to mention some of the new lines in my area of Andhra Pradesh. There is one line between Nadikudi-Srikalahasti, which is passing through four districts of Nellore, Prakasam, Guntur and Chittoor, which is an alternative route between Hyderabad and Chennai. It will be not only an alternative route, but also an all weather route. It is passing through Nagarjunasagar Anicut area and many under-developed areas are there in these four districts which ultimately connects Chennai. It will be an alternative route and an all weather route between Hyderabad and Chennai. For the last 15-20 years, it is pending. As a Member of the Ninth Lok Sabha, I had requested the then Railway Minister, but it is still like that. I would request the hon. Minister to look into this.

Another line is between Narasaraopet, which is the headquarters of my Parliamentary Constituency and Peduguralla. This is a very important link between Narasaraopet and Hyderabad as well as Chennai. This line is running only for about 33 kms. In the last Monsoon Session, the hon. Minister has asked the Members of Parliament to give some important lines in their Constituencies for inclusion. I had represented the matter to the hon. Minister. I would request him to look into this.

Moreover, there are instances where the Railway Minister started new trains without announcing it in the Budget, for the last many years. But I am sorry that Andhra Pradesh has not been given its due share in the Budget. There is a perception among the general public that the State has been neglected. It is not unjustifiable for the people of Andhra Pradesh who have voted massively for the Congress Party and its allies to expect that their reasonable demands are met. I would like to say that the earnings of the South Central Railway are also very high. I would request the hon. Minister to correct this imbalance and try to do the needful.

I am placing on the Table of the House, the rest of my speech; to save the time of the House, I am doing so. Thank you very much.

*Sir, lesser fares, faster travel, better facilities, easy ticketing, reduction in operation costs and passing the benefits to consumers, are some of the bright features of the Budget.

Passenger earnings, other coaching earnings and sundry earnings are expected to register a growth of 7 per cent, 19 per cent and 56 per cent respectively. Gross Traffic Revenue is expected to be Rs. 54,600 crore, higher to previous year.

Technological up-gradation, modernisation of signalling and telecommunication technology, use of IT in improving services in every field of Railway working has been given the utmost priority, which must be appreciated.

But, Sir, still there are a large number of bridges in the country, which have over-lived and are considered dangerous and unsafe. Trains have to restrict the speed limit while crossing these bridges, causing unnecessary delay. Moreover, there is always a danger to the precious lives of the passengers.

*….. * This part of the speech was laid on the Table.

I would request the Railway Minister to set up a committee to conduct a survey of all such old and age-bar bridges, and identify and rebuild them in a phased manner. After all,

nothing more is important than human lives.

Sir, my next point is about amenities at railway stations. Government may consider providing toilet facilities in the running trains like other developed countries, to keep the environmental surroundings, station premises and tracks, neat, clean and pollution free. I think it is high time to think of gagmen working in such unfortunate conditions.

I understand that there is a shortage of about 5000 passenger coaches. There is no proposal to set up new manufacturing factories. Average lifetime of a coach is about 20 years but thousands of coaches in Indian Railways are more than 20 years or even more than 35 years old.

I would like to suggest that the Government should consider the feasibility of setting up new coach factories in the country with new international design with shockproof and fireproof technology in case of accidents. Kazipet in Andhra Pradesh may be considered for the purpose.

Sir, there are instances where the Railway Ministers have started new trains without their announcement in the Railway Budget during the last 5 years.

But, I am sorry to say that Andhra Pradesh has not been given its due share in the Budget. There is a perception among the general public in Andhra Pradesh that the State is neglected. It is not unjustifiable for people of Andhra Pradesh who massively voted for Congress Party and its allies to expect their reasonable demands are met. I would like to point out that South Central Railway earnings are also very high.

In comparison to other Zonal Railways, South-Central Railway zone in Andhra Pradesh is far behind and neglected whether it is construction of new lines, gauge conversion, doubling, traffic facilities, computerisation, bridge works, work-shops, face lifting of railway stations or passenger amenities.

Sir, I would like to come to the specifics. Some eight important on-going projects of new lines concerning Andhra Pradesh sanctioned since 1997 are still at initial stages.

Similarly, 4 projects for doubling and 6 for gauge conversions are lying under various stages of completion.

I would like to request the Railway Board to accord necessary sanction to all these important projects and complete them within stipulated period to avoid cost-escalation.

Now, I would like to say something about the new railway lines, which are to be taken up:

A new railway line from Nadikudi to Srikalahasti: It is a very important line covering Prakasam, Nellore Guntur and Chittoor districts. This is a long pending proposal. This line will cover the backward areas, (i.e., Rompicherla, Vinukonda, Darsi, Podili, Kanigiri, Pamuru, Vinjamur, Atmakur, Rapur and Venkatagiri), - of four districts covering 350 kilometres. A survey is also completed. Railway Board has sanctioned for updating of survey report in 2004-05. Accordingly, the survey report has been submitted to the Board in February, 2005. The cost is Rs. 711.52 crore with a ROR of 15.08 per cent. This will be an alternative route and all weather route between Hyderabad and Chennai. It is passing through Nagarjunasagar Ayacut area and also backward areas of four districts. It satisfies all the norms of Railway Board for

taking up of new railway lines. Even though, it is an important line, there was no mention of this in the Railway Budget.

Another railway line from Macherla – Nalgonda (81.60 kilometres) was sanctioned during the year 1997-98. Final location survey was also completed. Detailed Estimate was sent to Railway Board. This was pending since eight years. During the current year, only a fund of Rs. 1 crore have been allotted. This line will benefit to the backward areas in both Nalgonda and Guntur districts.

Markapur – Donakonda – Ongole – 115 kilometres: Survey was completed long back and update survey is also pending before Railway Board since one year. This line update survey with a cost of Rs. 168.78 crore was submitted to Railway Board on 15.09.2005. This line passes through Chimakurthy where the world famous galaxy granite is located.

Piduguralla – Narasaraopet (33 kilometres): This is a very important link which connects Narasaraopet with Hyderabad and Chennai. Narasaraopet is the divisional parliamentary constituency Headquarter. I would like to request you to consider and sanction the project for early execution.

Now, my next point is about new trains. In the matter of starting new trains and also upgrading of trains with world-class amenities, Andhra Pradesh is neglected. There is necessity to start new trains in the following routes:

Secunderabad – Visakapatnam – Secunderabad, a super fast train is to be started.

Narsapur – Tirupati via Palakollu

My next point is about survey for new lines:

Cuddapah – Bangalore – 172 kilometres via Madanapalli (17.37 per cent ROR)

Kovvur – Badrachalam – 150 kilometres (Sattupalli Coal Mines) 28.59 per cent (ROR)

Vishnupuram – Jaggayyapet – 55 kilometres (23.54 per cent ROR)

Secunderabad – Dronachellam – 297 kilometres (16.42 per cent ROR) - doubling

Vijayawada – Gudiwada – Machilipatnam and Narasapur – 175 kilometres (18.28 per cent ROR) – doubling and electrification.

Now, my next point is about Funding. For many ongoing projects, the funds allotted in this Budget are very meagre when compared to the actual amount required.

I would, therefore, request the hon. Minister to consider the various proposals and suggestions, submitted either by the State Government or its Members of Parliament and do justice to Andhra Pradesh which have been totally neglected and sidelined in the field of railway network.

My next point is about Computer Reservation facilities. Sir, a number of important stations are yet to have computerised reservation system in my parliamentary constituency, which are pending before Railway Board. I request you to kindly accord the necessary permission.

My next point is about the requests pending with Railway Board pertaining to Andhra Pradesh. There are some very important proposals pertaining to Andhra Pradesh as well as my parliamentary constituency. But to save the precious time of this august House, I am laying the details on the Table of the House.

Hence, I would like to request the hon. Minister through you to kindly take early action on these projects of Andhra Pradesh.

Electrification of the railway line from Bibinagar to Nadikudi.

Introduction of more daily shuttle trains from Vizag to Borra Caves for the development of Tourism.

To provide a local passenger train DMU from Narasaraopet to Guntur or onwards.

Extension of Simhadri Express to Narasaraopet. At present this was running up to Guntur only. Facilities to stay the Express Train (Simhadri) in night time at Narasaraopet may also be provided.

Extension of 482 Passenger (Narasapur – Gintur) up to Vinukonda

To provide box-type road under bridge of size with 8 ft. height and 15 ft. breadth at KM-46 at Narasaraopet Railway Station limits. This was a long pending issue.

To provide Foot Over Bridge in Vinukonda Railway Station and raise the height of the 2nd platform.

To provide second platform and Foot Over Bridge in Markapur Railway Station.

To raise the level of platform and cover over area in Cumbum Railway Station.

To provide Foot Over Bridge and to raise the level of 2nd platform in Piduguralla Railway Staion.

To extend the cover over platform and lighting facility in Gurazala Railway Station.

To raise the level of platforms, cover over platform and lighting in Rentachintala Railway Station.

Reconstruction of Macherla Railway Station Building and to raise the level of platform. It is an oldest station.

To increase the number of Bogies to Secunderabad – Guntur Fast Passenger Train.*

MR. CHAIRMAN : Now, Dr. K.S. Manoj. You are the 90th person to speak. So far, 90 speakers have participated in this. There are 15 more to speak.

SHRI SARVEY SATYANARAYANA (SIDDIPET): I take this opportunity to thank you very much for having allowed me to participate in the debate over the Railway Budget 2006-07. Presented to this August House by Shri Lalu Prasad Yadav, our beloved Railway Minister.

Sir, I congratulate the Hon'ble Ministers for Railways Shri Lalu Prasad ji, Velu jee and Rath jee and their team of officials in the Ministry who have contributed a lot to present such a novel, historic and people oriented, pro-poor and pro-common man budget.

Shri Lalu Prasad jee had presented this budget estimate for the Indian Railways at a time, when there has been a historical turn around in the financial situation of the Indian Railways.

Sir, with the unprecedented achievement in growth of fund, and internal generation reaching a historic level of Rs. 11000 cr. respectively, the dream of our Hon'ble Prime Minister, making Indian Railways, the premier Railway of the world, has come true.

Sir, the general perception sofar has been that Railways' finances can not be improved without increasing second class passenger fares. But the approach of our Railway Minister is entirely different. Improvements can only be brought about by raising the quality of services, reducing costs and showing the resultant gain with customers. Sir, despite increase in the rates of power, diesel the charges and passenger fares have not been increased, which is a welcome measure.

Sir, the Hon'ble Railway Minister had termed the year 2006 as the 'Year of passenger service with a smile'.

"Man me bhav Seva Ka

Honto par Muskan,

Behtar seva wazib daam,

Rail ki hogi yeh pehchan"

With this the Halath of NDA hogi pareshan.

* The speech was laid on the Table.

Sir, to help reduce queues at PRS Counters, the Railways have now introduced in i-ticket and e-ticket through Rail Travel Service Agents.

The facility of i-ticket and e-ticket has been made available on all mail and express trains. The charges leviable on issue of e-tickets have been reduced by Rs.20/- per ticket in higher classes and by Rs. 15/- per ticket in sleeper class which is also a welcome measure introduced by the Railways.

To make unreserved tickets available freely, the railways have also formulated a "Jansadharan Ticket Booking Scheme". Under which scheme, UTS counters will be made available to unemployed youth. In additions to this, under the 'Grameena Ticket Booking Service' agency will be given at road side stations to unemployed rural youth for issuing tickets, which will help solve the unemployment problem in the country.

The Railways have also taken up steps to modernize the passenger amenities by making all A & B category stations as model stations and to make stations buildings more beautiful, comfortable with modern look.

Sir, you are aware about 1.60 crore passengers travel on Indian Railways every day. The railways have also promised to provide modern facilities such as ATM, Cyber Cafes etc. at all major stations.

The Railways Minister had also promised to extend modern facilities in passenger trains. The Railway Minister had also promised to the provision of world – class passenger amenities and interiors in four popular trains.

The Railway Minister had assured for the Railways safety and security of passengers, particularly women in the sub-urban rail areas. The Railway Minister had taken a wise decision to assure the House in the Budget Speech that he will launch a special drive to fill up the backlog of vacancies of Scheduled Caste, Tribes and backward classes. The extension of age limit by one

year beyond 2006 to the candidates belonging to these categories to apply for jobs, is a welcome measure.

Sir, the Hon'ble Railway Minister had also proposed to complete in 2006-07 over 550 kms of 8 new lines which includes Karim Nagar – Jagthyal of Peddapally – Nizamabad (at Sl. No. 8) of my State of Andhra Pradesh.

Sir, I am happy that guage conversion in respect of Secunderabad -Bolarum of Secunderabad –Mudked is likely to be completed during this current year as is announced by the Railway Minister in the House. This particular guage conversion is within my parliamentary constituency.

Sir, the Hon'ble Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav ji is very kind enough to have announced in the House of the inclusive of the works of new lines in the budget which includes Manoharabad-Kothapally, Sir I come from a very backward area of Telangana Region in Andhra Pradesh my Parliamentary Constituency is situated in Medak District of Telangana Region.

You are aware, Sir, Medak District has come into prominence in the country because Mrs. Indra Gandhi, our late beloved Prime Minister was once elected from this District. It was a long pending promise that Medak and Siddipet, (my constituency) people will get the facility of Railway Line from Secunderabad but so far this has not materialised. It was also an election promise during my campaign in the elections that Rail will be brought to Siddipet under any circumstances and now that a new railway line between Moradabad and Kottapally via Gajiwet, Siddipet is sanctioned and a budgetary fund to the tune of Rs. 4 crores is provided in the Budget estimate to commence the preliminary work over this new line for which I am very much thankful and indebted to Shri Lalu Prasad Yadav jee, who had taken special interest and care to fulfil the long pending demand of the people of Siddipet and the promises made by several political leaders including myself and late Mrs. Gandhi who was elected to parliament from the same district.

Sir, there is an apprehension that Andhra Pradesh is very badly neglected in the allocation of funds and new train, new lines etc. and this was also brought to the notice of the Hon'ble Railway Minister by all the MPs from our state irrespective of party affliations, when we met him in his chambers immediately after the Budget was presented to the House and the anomalies were noticed.

We have requested the Hon'ble Railway Minister through a representation duly signed by all the MPs of the State of Andhra Pradesh to take up three project each development in all the

three regions viz Telangana, Kostha and Rayalaseema on an equal basis without any discrimination of region.

The Railway Minister had assured us of justice and he has even expressed his willingness to join us in a delegation to the Hon'ble Prime Minister for grant of additional funds to Andhra Pradesh.

Sir, we all knew that the excellent performance of railways has been possible only due to the able guidance being provided by the Hon'ble Prime Minister. He has always been encouraging and providing assistance.

The Prime Minister had once appreciated the Railway Minister Shri Lalu jee as dynamic Railway Minister of the Country, and in the words of our Hon'ble Prime Minister "The Railway Budget is pro-common-man-budget" which speaks so high of Mr. Lalu Prasad Yadav, his efficiency capability and competancy to handle the affairs of the Railways in the country. He is always been trying to meet the expectations of public of constantly improving railway services.

I congratulate Shri Lalu Prasad Yadav, his colleagues and the Ministry for having presented such a novel budget, people and common man oriented budget and I support this budget which may please be considered for passing "

"Lalu jee Sangharsh Karo, Sera Desh Tumhare Sath hai."

SHRI FRANCIS FANTHOME (NOMINATED): Sir, I commend the Railway Budget for its vision, foresight, market management, and great efficiency. Few ministries in the Government have transformed themselves to address the prevailing socio-economic challenges and opportunities, as the railways have done over the past two years. This has been achieved without conflicts within the system in a quiet effective manner with great finesse.

The Minister Shri Lalu Prasad ji and his team of officers have our appreciation for this outstanding achievement. The transformation of the Railways is a story of high caliber delivery in the sphere of public services. The manner in which a dependent delivery service has generated an outcome mechanism supporting income from services is remarkable by any management yardstick – and this has not emerged from what they teach at business schools but indigenous integration of good practices. The Indian Railways is one of the biggest management challenges in the world. Be it the movement of goods and people, modernization, systems management,

development strategies, or marketing of services. The collective effort of Government to enhance the available transactions in all these areas, is admirable.

Nearly 50 crore people travel in the railways each month and Million of metric tones of goods transported, a huge task by any standard. Lalu Prasad ji is a man with great resources and high capability and what he achieves is humongous.

Sir, you are aware that the Anglo-Indian community was a participant in establishing the great tradition of the Indian Railways. The foundations laid about a hundred years back are now witnessing the castles that are possible. We feel the contributions were appropriate to the prevailing times and the efforts made are now bearing good results.

* The speech was laid on the Table.

While the budget has rightly identified that technology and best practices should drive the new vision, it is necessary to introduce world class safety measures for the workmen, people and goods. The Minister is engrossed with this tsk and will achieve high standards in this sphere as well.

One of the major concerns of the people is sanitation and healthcare : on the platforms, in waiting rooms and the yards. This needs to be addressed on priority as people are most affected by poor facilities. Sir, over the years the sanitation workers have not kept pace with appropriate training and amenities, so that they meet the emerging requirements in terms of the expansion of services of the railways.

While members of this august house have focused attention in other areas I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister to the increasing use of the railways as a platform for crimes. People are thrown out of running trains, assaulted and beaten and undergo humiliating experiences. Running trains provide easy get-away mechanisms and accountability is difficult. There needs to be a mission mechanisms and accountability is difficult. There needs to be a mission mode delivery that define railways as home away from home and the people who experience hardships should be cared for and the people who use the railway for un-civil purpose be given exemplary punishments.

Be it the setting up of the freight corridor, the modernization process, the introduction of the sky and metro railways together with technology up-gradation, the Ministry has our

appreciation for their foresightful planning and outcome driven thrusts.

Sir, I conclude with warm appreciation and support the demand of grants for the year 2006-2007.

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me the opportunity to participate in the Railway Budget for the year 2006-07.

At the outset, I must express deep anguish and concern on behalf of the 3.3 million people of Kerala and around five million Keralites in other parts of India against the neglect shown towards them in the Railway Budget.

I should congratulate Lalu Ji for presenting the Railway Budget consecutively for the third time, without causing any burden of passenger and freight charge hikes. Under the leadership of Lalu Ji, the Indian Railways has marched to profits and dividend has been paid for the first time since 2001.

Indian Railways is a symbol of our national integrity and federal nature of our country. But the Railway Budget had thrown shadows into that vision. The other day also, we have discussed about the regional imbalances; it was on the eve of that, Lalu Ji had presented the Budget. I am constrained to say that in the Railway Budget also, regional balances are not met with. I hope that the hon. Railway Minister will rectify that anomaly.

In the *magna carta* of UPA Government, that is, the NCMP, it is assured that no profit making public sector undertaking would be disinvested. Even after attaining a historical level of financial situation, there is a strong move to disinvest the various services that are in the profit making areas. This is a sheer deviation from NCMP[R73].

21.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, we have some more speakers to speak on the Railway Budget. If the House agrees, we may extend the time for the discussion by one hour. I would request all the hon. Members, speaking after 9 o'clock, to finish their speeches within three minutes.

DR. K.S. MANOJ : This, Sir, is a sheer deviation from NCMP.

Sir, the hard work of about 14 lakh railwaymen have effected a turn around in the financial position of the Railways but their future is not so bright. Lalu Ji has announced some simple staff welfare measures but there is a move to increase the burden on the railway employees. Since 1990, the staff strength has come down by about three lakh. The Budget speech mentions that the railway employees must be equipped with multiple skills and not just single skill. What does it mean? It simply means that the workload of staff will increase. In Railways, where the safety is of great concern, this move will deteriorate the safety position of the Railways. Even now loco running staff is forced to work continuously for 16 to 24 hours. This will result in more accidents. Reasons for many of the rail accidents point to the fatigability of the loco-running staff. So, the move to curtail the staff should be avoided.

Sir, there are lakhs and lakhs of licensed porters in Indian Railways and still many more work in the catering service of the Railways. Last year the parcel booking services in stoppages less than five minutes was avoided and this had resulted in the loss of job for many of the licensed porters. The move now to privatise the parcel booking and catering services will severely affect them.

In the Budget there is a proposal to convert Mail and Express Trains into super-fast trains. In a State like Kerala where the doubling of the railway line is not completed, this will not cut short the running time of the train. There is a strong resentment among the people that without getting the benefit of a super-fast train, the commuters will have to pay more charges. This should be avoided.

I now come to some of the demands pertaining to my State. In the three consecutive Budgets presented by Lalu Ji, Kerala has not got the adequate share. Kerala is one of the States that adds considerably to Railways revenue. It is a genuine demand that in order to avoid the disparity, there should be a railway zone with any of the megacities in Kerala as its headquarters. This whole situation has arisen due to the problem of neglect.

As far as Kerala is concerned, doubling of railway line is of utmost importance. In Kerala the railway line is over-utilized to the range of 140-150 per cent. The solution to entanglement of trains and delay in train services is to complete the doubling process which has already been initiated. Adequate funds should be provided for the completion of the remaining portion of Mangalore-Shoranur line. Exactly is the situation from Ernakulam to Kayamkulam. I am happy to know that there is some provision of fund for doubling of Ernakulam to Kayamkulam line *via* Kottayam but the allocation made is not adequate. The total fund for the completion of doubling of this line should be provided. Alongwith this, Ernakulam to Kayamkulam *via* Alleppey should also be considered in the current Budget.

Electrification is another problem in Kerala. There is no proposal with the Southern Railways for electrification of Mangalore-Shoranur.

MR. CHAIRMAN: All these points have already been covered. You can lay the rest of your speech on the Table of the House.

DR. K.S. MANOJ : All right, Sir. I may give some of the suggestions for the new trains.

A large number of students from Kerala are studying in professional colleges in Karnataka. More than hundred private buses are plying daily from Trivandrum and other parts of Kerala to Bangalore[R74].

A daily train from Trivandrum to Bangalore is essential to meet this requirement.

MR. CHAIRMAN : This point has already been covered by your colleagues. You can lay rest of your speech on the Table of the House. Please conclude now.

DR. K.S. MANOJ : In a State like Kerala, inter-State express trains are very helpful for the daily commuters. But the number of bogies in these trains is very nominal. Usually, the number of bogies is nine or ten. Therefore, the number of bogies should be increased. In Kerala, more number of such inter-city express trains should also be introduced.

Sir, due to paucity of time, I may be permitted to lay rest of my speech on the Table of the House.

* A daily train from Thiruvananthapuram to Bangalore is essential to meet this requirement or Bangalore – Ernakulam weekly train may be extended to Kochaveli (Thiruvananthapuram) and convert it into a daily train.

There are 15 lakhs Keralites in Mumbai and surroundings areas. Now there is only one daily train from Mumbai through Konkan (No. 6345 Nepavathi Exp) and another weekly train (No. 6331 TRV. Express on Mondays) Jayanti Janta takes a tortuous route to reach Trivandrum. Daily waiting list in more than 200-250. Daily evening trains from Mumbai CST to Kochuveli (Trivandrum) via Konkan through Madgoa is essential to solve this problem or Janti Jasathas may dirouted through Konkan route.

INCREASE IN FREQUENCY

Frequency of Train No. 6603/6604 (Maveli Express) should be Inevisaged to seven days a week.

Ernakulam – Bangalore Exp. (2683/2684) should be converted into a weekly train and extension it to (Thiruvananthapuram) Kochurch

Trivandrum – H. Nizamudin Express (T. No. 2643) should be converted into a triweekly train.

Chandigarh – Kochnveli (2653/2654) express should be converted into a Triweekly train.

TUM-INDORE (TRAIN NO. 325/6826)

Mumbai CST – Trivandrum (Tr. No. 6331 TRV Express) a weekly train should be converted into a daily train

Ernakulam – Jaipur (Tr. No. 2977/2978 Manisagar Express should be converted into a triweekly train

… This part of the speech was laid on the Table.

EXTENSION OF TRAINS

Bangalore – Ernakulam Exp. (2683/2684) should be extended to Koehuveli

H. Nizamaddin – Ernakulam Exp. (2617/2618 Mangala Exp.) Should be extended to Kochuveli

Lokmanya Tilak (T) Mangalore Express (2619/2620 Matsya Garadha Express) should be extended to Ernakulam.

Trivandrum – Ernakulam Jan Shatabdi Express (Tr. No. 2075-2076) should be extended to Shoranur.

OKHA – Ernakulam (Tr. No. 6337/6338 Okha Express) should be extended to Kochuveli via Alleppey.

Rajkot – Coimbatore Exp. (6613/6614) should be extended to Shoranur.

Lokmanya Tilak – Coimbatore Express (1013/1014) should be extended to Ernakulam Jn.

Shoranur – Cochin Passenger Train (647/648; 649/650) should be extended to Kayamkulam via Allappey

Train 6305/6306 (Cannanore – Ernakulam should be extended to Alleppey.

NEW STOPPAGES

Rajadhani Express (Tr. No. 2431/2432) which is running a week is having no stop at Alappazha. Considering the unique importance of backward tourism of Alappazha, a stop should be provided to Rajadhani Express at Alappazha. This is the only train passing through Alappazha without stoppage at Alappazha.

Stoppage for Tr. NO. 2977/2778 Jaipur – Ernakulam and Tr. No. 2653/2654 Nizamuddin – Kochuveli Samprak Kants Express at ANKLESWAR.

MANNING OF LEVEL CROSSINGS

Ernakulam – Kayakullam line is stretch with maximum number of unmanned level crossings. In the last week, train collided in a car at LC No. 64/55/200-300. and three people were died. All the level crossing in the stretch should be manned to avoid further accidents. At LC 54 at Km 51/200-300 accident occurred, there also manning is required.

RAISING AND EXTENSION OF PLATFORMS

Platform of most of the stations in Ernakulam – Kayamkulam coastal railway line are very small and low lying. This causes difficulty to entrain and to alight from the train especially for women and elderly. So platform in the following station should be raised and widened.

1. Aroor 2. Vayalar 3. Thumpolly

4. Punnapra 5. Thakazhy

OTHER REQUIREMENTS

A stabling and Pit Cine facilities should be provided Alleppey railway Station.

Facilities for Stage I and Stage II maintenance of long distances train should be strengthened and improved in Alleppey.

Construction of 2nd platform and Rail over bridge at Haripad – and institution of PRS facility.

Platform 2 and 3 should be widened at Charthale.

Construction of a level crossing at Anjilipalam. Near Charthale station (Km 35/100-200)

Construction of Railway platform with roofing at Thumboli Railway Station

Construction of ROB at ethethals – Arthinkal bye pass crossing.

Foot over bridge at Thuravoor Stations.

Roofing of platform No. 2 at Thuravoor.*

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, due to very urgent work, I have to go for ten minutes. As there is no other Member, from the Panel of Chairmen, available right now, if the House agrees, I would request Shri P.S. Gadhavi to occupy the Chair. I will be back in ten minutes.

SEVERAL HON. MEMBER. Yes, Sir.

21.07 hrs. (Shri P.S. Gadhavi *in the Chair*)

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। रेलवे बजट पूरे देश के लिए तो आप अच्छा कह सकते हैं, लेकिन महाराट्र के लिए वर्स्ट बजट है। विदर्भ में किसान आत्महत्या कर रहे हैं, इससे रेल का बहुत संबंध है, जहां रेल का विकास नहीं हुआ है, वहां किसानों का भी विकास नहीं हुआ है। स्वातन्त्रता के बाद महाराट्र में केवल चार प्रतिशत रेलवे लाइन बिछयी गई हैं। मेरे क्षेत्र में एक छोटी सी लाइन है, जो कि ब्रिटिशकाल में बिछायी गयी थी, जिसका नाम हमने शकुन्तला रखा है। मैंने सुना है कि इसे एक ब्रिटिश कम्पनी अभी भी चला रही है। इसका एग्रीमेन्ट इस साल खत्म होने जा रहा है। हमने सुना है कि रेलवे मंत्रालय इसको बंद करने के बारे में सोच रहा है। मेरी कहना है कि ऐसा नहीं होना चाहिए। पहले ही मेरे क्षेत्र में विकास नहीं हुआ है। इसे ब्राडगैज में परिवर्तित करने की हमारी मांग है। इसे वेणी और नांदेड़ तक जोड़ना चाहिए। महाराट्र के यवतमाल जिले में किसान आत्महत्या कर रहे हैं क्योंकि यहां रेल का विकास नहीं हुआ है, जिससे किसानों का भी विकास नहीं हुआ है। मैं दो-चार मांगे रखकर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। गोदावरी एक्सप्रैस को भूसावल तक बढ़ाना चाहिए। जितनी भी होली-डे एक्सप्रैस गाड़ियां हैं, उनका स्टॉपैज भूसावल पर होना चाहिए। नासिक-पूना के बीच नयी रेल लाइन बनानी चाहिए। मुम्बई में महिलाओं के लिए जो अलग डिब्बे होते हैं, वे बहुत छोटे होते हैं। हम महिलाओं की बात तो करते हैं, लेकिन उनके आरक्षित डिब्बे बहुत छोटे हैं। यवतमाल और वेणी के लिए जो रेल का प्रस्ताव है, उसमें तीन सौ करोड़ रूपये लगेगा, यहां पर कोयले की बहुत सारी खदानें cé[c75]। अगर यवतमाल और

वणी का कार्य हो जाता है तो यह डैफीनेटली वॉयबल रहेगा। नवजीवन और हावड़ा एक्सप्रैस का स्टॉप धामनिया में देने की मांग बहुत पुरानी है और इसके लिए आन्दोलन भी हुए हैं। अभी तक मंत्री जी का ध्यान इस ओर नहीं गया है। मैं रिक्वैस्ट करूंगा कि वहां स्टॉप जरूर दिया जाए। यवतमाल में दर्डानगर के पास क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। वर्धा रेलवे स्टेशन के ईस्ट में गेट नहीं है। हम बार-बार मांग कर रहे हैं, लेकिन रेल मंत्रालय ने अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया। यवतमाल का रिजर्वेशन कोटा बढ़ाया जाना चाहिए।...(व्यवधान) मैं कनक्लूड कर रहा हूं।...(व्यवधान)

26 जनवरी को कुछ बॉन्डेड लेबरर्स ने गेटवे ऑफ इंडिया पर धरना दिया था और जलाने की बात की थी।...(व्यवधान) मलबारी नाम से जाने जाने वाले लेबरर्स कौन्ट्रैक्टर्स के अंडर काम करते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप अपनी स्पीच ले कर दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री हरिभाऊ राठौड़ : उनका शोाण हो रहा है। नासिक जिले के कौन्ट्रैक्टर्स द्वारा 250 लेबरर्स को पेमैंट नहीं करने की वजह से यह हुआ।...(व्यवधान) रनिंग स्टाफ के लिए सुविधाएं बढ़ानी चाहिए। आरएसी 2002 की रिकमैंडेशन समाप्त कर दें। उनका समय कम कर दिया जाए और उन्हें बेहतर सुविधाएं दी जाएं ताकि वे बेहतर सेवा दे सकें। मेरी आपसे यही विनती है।

SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY (ANANTAPUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Minister of Railways on 24th February, 2006. I wish to congratulate the hon. Minister for his most innovative and people-friendly Budget. This is successively the third Budget wherein the hon. Minister has not increased any fares and has even reduced the fares of AC classes this year and yet, the Railways, under the leadership of Shri Lalu Prasad, are increasing the revenue earnings. The independent freight corridor, as proposed in this Budget, would greatly boost the income of the Railways to a great extent.

Sir, I represent the Anantapur parliamentary constituency, the most backward district of Rayalaseema of Andhra Pradesh. This district is receiving the lowest rainfall after Jaisalmer. The people in this area are very backward and special efforts are needed to take developmental works in this district. For the past several years no justice has been done to this region of the State, particularly, the Anantapur district. Even during the United Front Government and during the NDA Government, nothing much was done for the development of the Rayalaseema region. Now also the injustice is continuing.

This entire region comes under Guntakal Division of South Central Railway. The Guntakal Division Headquarters is in my parliamentary constituency. This Division earns a profit

of nearly Rs. 450 to Rs. 500 crore every year. The South Central Railway is one of the leading zones in the Railway system. The hon. Minister is fully aware of the backwardness of Bihar and its people and has taken several steps for their benefit as Chief Minister and also as Union Minister. Likewise, he would also have to pay special attention to the backwardness of Rayalaseema region and render help for the development of the region. I would like to request the hon. Minister to try and establish a railway-linked industry in the Anantapur district and also a good hospital for the Railways with modern amenities which would boost the development of this backward region[snb76].

I would [bru77]also like to mention just a few important projects in my parliamentary constituency and would humbly request the hon. Minister to sanction the same immediately.

I want to mention about gauge conversion between Dharmavaram and Pakala for a distance of 227 kilometres. This is pending since 1995. This gives a very important link to Renigunta and onwards to Chennai. As the work is being postponed every year, the cost is escalating. At least an amount of Rs. 400 crores is needed to complete this work. In this year's budget, a sum of Rs. 11 crore only is allocated. If money is given at the rate of Rs. 10 crore to Rs. 11 crore per year, it will take another 35 to 40 years for completing the project. There is a need to provide at least Rs. 50 crore this year.

Sir, there is another important work of gauge conversion between Guntakal and Kalluru for a distance of only 38 kilometres. This is another important link which reduces the running time between Guntakal and Anantapur directly and not via Gooty. This also provides direct access to Karnataka linking to Hubli division in SWR. This would also provide a parallel line to Chennai through which iron ore is transported to the port. This would save enormous operating costs for the railways and the amount spent would be recovered in no time.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY : Sir, there are many more points which I would like to mention. But due to paucity of time, I am placing the remaining part of my speech on the Table.

MR. CHAIRMAN: All right.

*SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY : This is pending since 1995 and an amount of Rs. 50 crore needs to be sanctioned in this year for this work. IN this year's budget, the hon. Minister was kind enough to allot Rs. 18 crore. In last year's budget also, some funds were

provided which were not fully utilised. There is a pressing need for the Railways to take this work on a priority basis with full commitment.

I am told that only two passenger trains run on the existing meter gauge route. This meter gauge route should be closed immediately and the gauge conversion work is to be taken up. The problem seems to be the maintenance of the MG locomotives. A temporary shed may be planned for this at Pakala or Dharmavaram. In a nutshell, this very important gauge conversion would greatly benefit the region and help in its economic development.

I now come to another important request pertaining to my constituency. In last year's budget survey was ordered for a new line from Rayadurg to Bangalore via Kalyanadurg, Madakasira, Pavagada. The survey has been done. This line would provide direct access to South Western Railway, would greatly help for transshipment of iron ore to various iron and steel industries and also help a lot of textile industries in Karnataka. No mention has been made for this work in this year's budget.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister to another important aspect regarding extension of Secunderabad-Kurnool Tungabhadra Express upto Prashanti Nilayam via Guntakal. The hon. Chief Minister has also mentioned about this work. There is no day train between Secunderarbad and Prashanti Nilayam. A large number of pilgrims, especially ladies, who wish to visit Puttaparthi would be benefited by this train. If it is provided via Guntakal,

*….. * This part of the speech was laid on the Table.

those devotees who would be coming from Vijayawada side and also from Hubli side would make use of this train by changing over at Guntakal, and visit Prashanti Nilayam. This would greatly increase the revenues of the railways.

Ii would like to invite the attention of the hon. Minister to the fact that for the past two years, I have been representing for stoppage of trains in my constituency. The very important request is pertaining to stoppage of 2627/2628 Karnataka Express at Gooty. This request is pending for the past so many years This important train does not stop at the junction of Gooty which is causing a lot of agitation in those areas. Immediate action should be taken to stop this train at Gooty.

Secondly, I would like to state that Tadipatri is a very important station in my constituency. The newly introduced 7051/7052 Chennai-Secunderabad is not provided a stoppage at Tadipatri. A large number of industries are there. The passengers wishing to go to Chennai or Secunderabad would be inconvenienced if this train does not stop at Tadipatri. At least, a two-minute halt should be given for this train at Tadipatri.

Sir, with these few words, I conclude my speech and once again congratulate the hon. Minister for this most progressive budget and would request him to look into the requests made by me on priority basis.*

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget today.

Today, the whole country or at least the conscious people are happy that the Railway Minister has presented a budget which has been welcomed by everybody and we, especially from Orissa, are extremely happy that when the Government of the State had asked for a little over Rs. 800 crore for the projects that could be identified, the Minister has given Rs. 700 crores plus to Orissa for which I would like to congratulate and thank the Cabinet Minister and his colleagues. This budget might be considered a political budget by some people. But I think if budgeting does not become political, eventually, it winds up as being a bureaucratic budget. And as we know, for over 58 to 59 years now, this country has been governed, is being governed and probably will be governed by bureaucrats. And when they rule the roost, obviously people do not get their fair share in a federal set-up like India. So, we are happy that the Minister has consciously made a political budget and I hope in future also, as long as he is the Minister, he will make efforts to keep it that way. Now, after the budgeting is made, the time is ripe for the beauracrats to prove their credibility and merit and that is when political interference must not be there. Once the money is sanctioned as per the wish of the people, it is imperative that the delivery system must be made effective. We have to congratulate the Minister for bringing out the performance and outcome budget for the railways separately which is a very good thing. It has given a very clear picture of how the money has been allotted, how it has been spent or encroached or diverted. It is with regret that I have to state that most of the funds allocated to Orissa could not be spent in the last year for most of it has been diverted and that is the pity. You had the political will for a certain time, and now it is necessary to remove that political

interference and I hope the Minister and his colleagues will be able to do that. The time now is to ensure that the bureaucrats do the delivery[bru78].

It is because that is where their major responsibility lies. That is where none of us should interfere.

I would like to mention one or two interesting things. Nearly 200 new superfast trains have been introduced. The passenger fares have not been increased. But the speed of these trains is very slow, but the passengers are made to pay the fare of superfast trains. So, in effect, in a round-about way the passengers are paying extra money than what they paid a month or so earlier. Superfast trains running at 55 kms per hour sounds like a joke to me. The Ministry of Railways, the Railway Board and the Minister should re-consider the speed of these trains.

We know that diesel and petrol prices have been hiked. So, both freight and passenger traffic has increased. Now, the major responsibility of the Ministry is to sustain, increase and build on that traffic.

Another point which I would like to mention is about the TTEs and RPF personnel. They need to be re-oriented. The hon. Minister should think of a plan whereby they can be made people-friendly and they can be taught how to behave with people. Everyday we are hearing incidents of how RPF personnel are beating the passengers, throwing passengers out of the trains and being very barbaric in their treatment. That is also a very vital point which the hon. Minister should take up.

The Minister has announced a train from Bhubaneswar to Pondicherry. I would like to thank him for that because that gives us a very good connection to the Southern part of the country. My only request is that it should start from Sambalpur, which is North-West of Orissa, coming through Angul-Dhenkanal-Cuttack-Bhubaneswar-Berhampur. Then, further on it should go to Pondicherry. Dhenkanal, Angul, and Talcher stations were built by the British to transport coal for their railways about a century or more ago.

सभापति महोदय : आप अपना भााण ले कर सकते हैं।

श्री तथागत सत्पथी : सर, मैंने लिखा ही नहीं है।

These three stations need modernisation. I would expect and request the Minister to please do that.

The last point is about Meramandali. It is in the centre of Orissa where a station is already existing. It needs rail siding because that can evolve as a very good commercial centre. With NALCO, that is National Aluminium Company and Bhushan Steel Company, that area is getting industrialised. If Meramandali could have a siding and a proper infrastructure, it would be a very good move on the part of Ministry of Railways.

I thank you again for giving me this opportunity.

0

श्री वीरचन्द्र पासवान (नवादा) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लगातार तीसरी बार रेल मंत्री जी ने बिना कोई किराया बढ़ाए विकासोन्मुखी रेल बजट प्रस्तुत करने का काम किया है और पूरे हिन्दुस्तान का रेल के माध्यम से विकास करने का काम किया है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। यह जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उसमें हिन्दुस्तान के हर कोने, हर राज्य के विकास को उचित स्थान दिया गया है। मैं बिहार से आता हूं। बिहार की इस क्षेत्र में आज तक उपेक्षा होती रही है। रेल मंत्री जी ने अनेकों गाड़ियां बिहार से चलाने के लिए रेल के माध्यम से पिछड़ेपन को दूर करने का प्रयास किया है जिसकी आवश्यकता लम्बे अर्से से महसूस की जाती रही है। रेलवे का किराया बढ़ाने के बजाए किराये में कमी करने का प्रयास किया है, इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता cÚÆ[R79]। इस तरह से रेल बजट प्रस्तुत किया गया है कि समाज हर तबके का, चाहे वह किसी भी वर्ग से, मध्यम या निम्न वर्ग से आता हो, ध्यान रखा गया है, उसकी अनदेखी नहीं की गई है। इस तरह से एक संतुलित बजट बनाने का प्रयास रेल मंत्री जी ने किया है, जिसमें सभी का ध्यान रखा गया है.

जब से रेल बजट पर चर्चा शुरू हुई है, तब से मैं माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए उनके भााणों को सुन रहा हूं। मुझे प्रसन्नता है कि हमारे विपक्ष के साथियों ने भी काफी हद तक इस रेल बजट की प्रशंसा की है। उन्होंने कुछ बातें यहां रखीं और कुछ मुद्दों की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट किया है। लेकिन सामान्य तौर पर सभी ने इसकी प्रशंसा की है। नार्थ-ईस्ट से आने वाले एक माननीय सदस्य ने जो बात रखी, मैं उसकी सराहना करता हूं कि उन्होंने ईमानदारी से अपनी बात को रखा। चाहे रेलवे की सुरक्षा की बात हो या सुविधाओं की बात हो, इस रेल बजट में सभी के लिए प्रावधान किया गया है। रेलगाड़ी की सजावट से लेकर यात्रियों की सुविधा और उनके खान-पान की ओर भी विशेा ध्यान दिया गया है।

इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने वा 2004-2005 के अपने रेल बजट में बिहार की क्यूल-नवादा-गया रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए व्यवस्था करने की बात कही थी और सर्वेक्षण की बात भी कही थी। उस लाइन का सर्वे का कार्य हो गया है, लेकिन दोहरीकरण के बारे में कोई कार्य नहीं दिखाई दे रहा है। इस बजट में भी उसके लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

21.27 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan in the Chair)

बिहार एक पिछड़ा राज्य है। अगर आप वायबिलिटी को देखेंगे, तो वह पिछड़ता ही चला जाएगा। यह प्रोजेक्ट 123 किलोमीटर का है। अगर यह कार्य हो जाता है, तो पूरे मगध क्षेत्र में, दक्षिणी बिहार में आप खुशियां लाने का काम करेंगे। इस रेल लाइन के दोहरीकरण से किसानों को फायदा होगा, व्यापारियों को भी फायदा होगा और दूर-दराज में यहां से जो लोग रोजी-रोटी के लिए जाते हैं, उन्हें भी फायदा होगा। इसलिए इस रेल लाइन के दोहरीकरण की नितांत आवश्यकता है, ताकि इस पर लम्बी दूरी की गाड़ियां भी चल सकें।

हमने पहले भी बजट के दौरान मंत्री जी से आग्रह किया था कि पटना या अन्य कहीं, जहां भी जगह मिले, रेलवे ि वभाग की तरफ से एक राट्रीय स्तर का हार्ट अस्पताल बनाया जाए, जिससे रेलवे कर्मचारियों के साथ-साथ वहां के निवासियों को भी लाभ मिल सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। यह अपने में एक व्यावहारिक बजट है इसलिए इसका सभी दलों द्वारा समर्थन किया जाना चाहिए।

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Thank you, Sir, for giving me this opportunity.… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record.

(Interruptions) …*

MR. CHAIRMAN : You are prompting him unnecessarily. Let him finish.

… (*Interruptions*)

1

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I would like to make my submission on Railway Budget for 2006-07.

This Railway Budget presented by hon. Railway Minister is a biased one and in which the interests of the States other than Bihar, Tamil Nadu and Delhi, are intentionally ignored. Sir, for promoting export, import, commerce and trade, Commerce Ministry and other Ministries have given thrust on the port connectivity programmes. In Gujarat, there is 1600 kilometre long coastal area and it has got Kandla Major port and many other minor ports and Gujarat handles about 80 per cent of Cargo movement of privatised ports and connection to these ports has not been considered in Freight Corridor.

I am sorry to say that for Gujarat, there is nothing in this Budget which is narrated, in brief, as under:

It is our long-standing demand for one additional third railway track between Mumabi and Ahmedabad. There is no mention of it in this Budget[mks80].

No new railway line connecting various ports of Gujarat has been provided in this Budget. There is no provision for doubling lines between Ahmedabad and various ports of Gujarat. The demand for an Inter-city Train between Bhuj and Ahmedabad has not been accepted. It is our longstanding demand. The demand for an Inter-city Train between Bhuj and Ahmedabad has not been accepted in this Budget. Also, the demand for speeding up gauge conversion between Viramgam

* Not Recorded.

and Bhildi has also not been met. There is no provision for gauge conversion between Surendranagar and Dhrangadhra. The demand for extension of Rajkot-Veraval-Somnath railway line upto Kodinar has also not been accepted. No further provision has been made for the gauge conversion project between Mehsana and Patan route. There is no mention about speeding up of this Project.

Further, there is no mention about sanction of Bharuch-Dahej Railway Link under Port connectivity Project. There is no mention about gauge conversion work between Ahmedabad and Botad Line. There is no mention about rail connectivity to Hazira Port.

It was the continuous demand of the people of Gujarat to increase the frequencies and extension of certain trains. These have also not been accepted. I am narrating the details of them, in brief.

Our demand is to make Delhi-Ahmedabad Rajdhani service from six days in a week to daily. This is our longstanding demand. There is only one Rajdhani Express for Gujarat. It runs only for six days. It is our demand to make it a daily service which has also not been accepted. Our other demand is to make Ala-Hazrat Express between Bhuj and Bareilly from four days in a week to daily. More over, our demand is to make Pune-Bhuj, Nagarcoil-Bhuj trains from once to four days in a week. The demand for extension of trains has also not been considered in this Budget. Extension of Howrah-Ahmedabad upto Bhuj, Chennai-Ahmedabad upto Bhuj, Puri-Ahmedabad upto Bhuj, Jammu Tawi-Ahmedabad upto Bhuj has not been accepted. I will not take more time. I will be making only points.

MR. CHAIRMAN : You can lay it on the Table.

SHRI P.S. GADHAVI : Gauge conversion work between Samkhiyali to Palanpur is going to be completed by the end of June, 2006. Thereafter, Ala-Hazarat Express between Bhuj and Bareilly, which, at present runs *via* Ahmedabad, may be diverted on this route i.e. Samkhiyali-Palanpur.

Lastly, I would like to submit that in this Railway Budget, the hon. Railway Minister has announced new railway service. Item No.37 is the "Bhuj-Bareilly Express (Tri-weekly). Already, it runs for four days in a week. In this context, I would like to submit that at present there is already one Ala-Hazarat Train which runs on this route i.e. Bhuj-Bareilly four days in a week. Our longstanding demand was to increase the frequency of this train from four days in a week to daily. I would like to know whether this train is a new one or replacing the present one. I would request the hon. Minister to clarify this.

It is very well known that congestion at Kalupur (Ahmedabad) Railway Station is too much. It is at a saturated level. Our only demand is to develop the Sabarmati Railway Station. For that, a project has been given by the Government of Gujarat, that is, AUDA. I would request the hon. Minister to consider this demand.

I would lay the rest of my speech on the Table of the House. Thank you very much.

*Sir, in this year's Budget, the hon. Railway Minister has declared about 55 new rail services out of which more than 60 per cent is only either for the State of Bihar or for the State of Tamil Nadu.

At Naliya, there is an important Air Base. So, a rail link between Bhuj and Naliya, which is at present a metre gauge line, assumes great importance from strategic point of view and it requires to be converted into broad gauge line. About this, there is no mention in this Budget.

Similarly, a new rail line requires to be laid between Bhuj and Khavda, which would be a very important railway line for Defence as well as for the development of the backward area. It is also potentially very rich in mineral and salt production. I would request the hon. Minister to consider this genuine demand.

….. This part of the speech was laid on the Table.

In my constituency, in the Kutch District, a place known as Dholavira is very much an important place for tourists, as the Archaeological Survey of India has unearthed a 5000 year old very rich Harappan Culture Site. For that, a new rail line requires to be surveyed and laid

between Adesar and Dholavira *via* Raper. I would request the hon. Railway Minister to consider this genuine demand.

Moreover, I would also like to have a clarification from the hon. Railway Minister about one thing. After gauge conversion between Palanpur and Samkhiyali whether this Bhuj-Bareilly train would run on this new track or on the old track, that is, *via* Ahmedabad.

I am sorry to state that the hon. Railway Minister has not considered our genuine demands. I, therefore, request the hon. Railway Minister to consider the demands and make adequate provisions of funds in this year's Railway Budget.*

2

डॉ. अरविन्द शर्मा (करनाल) : महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं। यूपीए सरकार का यह तीसरा बजट है। इस रेल बजट में माननीय लालू प्रसाद यादव जी ने अपनी प्रतिभा, दूरदर्शिता का परिचय देते हुए, दो वर्षों के अल्प कार्यकाल में भारतीय रेल को चतुर्मुखी गति देते हुए तथा यात्रियों पर बिना अतिरिक्त आर्थिक बोझ डाले, माल-भाड़े में वृद्धि न करते हुए, जनता के हित में बजट पेश किया है। जो सोच हमारी यू.पी.ए. की माननीय चेयर पर्सन श्रीमती सोनिया गांधी जी की है, माननीय प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी की सोच है, वही गरीबों के हित की सोच लालू प्रसाद यादव जी ने अपने इस बजट में दिखायी है। रेलवे बजट 2006-07 में लालू जी ने दिखाया है कि वे किसान, मजदूर, खेतिहर मजदूर, दलित, बैकवर्ड, बेरोजगार, नौजवान, कर्मचारी, व्यापारियों के सच्चे हितैी है, साथ ही साथ महिलाओं और स्वतंत्रता सेनानियों के भी सच्चे हितैी हैं। मेरे दादा जी संत श्री पंडित जानकी प्रसाद जी एक बात कहा करते थे कि किसान की सेवा किसान कर सकता है, मजदूर की सेवा मजदूर कर सकता है, व्यापारी की सेवा व्यापारी कर सकता है, लेकिन गरीब की सेवा वही कर सकता है, जिसने गरीबी देखी हो और वह गरीबों के पास से गुजरा हो। लालू प्रसाद जी ने आत्मा से और दिल से सच्चाई दिखाई है कि वे गरीबों के सच्चे हितैी हैं। मेरी कांस्टीच्युएंसी की छोटी-छोटी बातें हैं, दैनिक यात्रियों की भी छोटी सी बात आती है कि नेशनल कैपिटल रीजन में हमारे दिल्ली और इसके आस-पास जिसमें पानीपत, करनाल, कुरूक्षेत्र, सोनीपत, गुड़गांव, बहादुरगंढ़, रोहतक, पलवल, फरीदाबाद तक लाखों की तादाद में दैनिक यात्री यात्रा करते हैं। … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please be brief. Please make only points. Otherwise, you can lay it on the Table of the House.

DR. ARVIND SHARMA : Please allow me to speak. It is very important[R81].

लाखों की तादाद में दैनिक यात्री दिल्ली आते-जाते हैं। अगर 10 गाड़ियां भी दैनिक यात्रियों के लिए चलायी जाएं तो थोड़ी हैं। डेली पैसेंजर्स का ज्यादा से ज्यादा ध्यान रखते हुए इन ट्रैक्स में ट्रेन चलायी जाएं - जैसे दिल्ली से कुरुक्षेत्र वाया पानीपत, करनाल और सोनीपत होते हुए चलायी जाएं। पानीपत में आजाद नगर में एक रेलवे क्रॉसिंग है। वहां हर महीने कोई न कोई ऐसी दुर्घटना होता है, जिसमें लोग मारे जाते हैं। इसकी तरफ विशेा ध्यान देकर इस क्रॉसिंग को ठीक कराया जाए। घरौंदा रेलवे स्टेशन पर वर्षों से रेलवे की जमीन पड़ी है। 30-40 गांवों के किसानों ने वहां सड़क बनाने की मांग भी की। अगर वह जमीन रेलवे विभाग दे दे तो अच्छा होगा। इसके लिए हरियाणा सरकार और मार्किटिंग कमेटी तैयार है। मैं माननीय मंत्री

जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने रिवाड़ी, झज्जर, रोहतक लाइन को तीन साल में पूरा करने की मंजूरी दी है। हरियाणा के मुख्यमंत्री श्री भूपेन्द्र सिंह हुड्डा जी ने भी तहे दिल से रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया है। अगर वह तय समय में तैयार हो तो अच्छा होगा। महिला और सीनियर सिटिजन्स के लिए करनाल में अलग से रिजर्वेशन काउंटर की बात हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। मंत्री जी का बहुत उदार हृदय है और दिल समुद्र जैसा है। सब इधर-उधर की बातें करते रहते हैं। अगर किसी भी पार्टी के मैम्बर कोई भी रिकवैस्ट करते हैं तो वह उसे पूरी तरह एडजस्ट करने की कोशिश करते हैं। मैंने थोड़ी देर पहले उनसे कई बातों की रिकवैस्ट की। मंत्री जी ने अपने समुद्र दिल का परिचय दते हुए कहा कि मैं इन्हें दिखवाऊंगा और काम करवाने की पूरी कोशिश करूंगा। उनमें स्टॉपेज की छोटी सी बात थी। मुझे पूरी उम्मीद है कि लालू जी के नेतृत्व में केवल हरियाणा को ही नहीं बल्कि पूरे हिन्दुस्तान को रेलवे का चहुमुखी विकास का लाभ मिलेगा। ऐसे मंत्री के लिए ऐसा प्रस्ताव पास करना चाहिए कि वह सारी उम्र रेल मंत्री रहें जिससे रेल के मामले में देश का पूरा-पूरा ि वकास हो।

गरीब रथ की बात आई। एक गरीब रथ का रूट ऐसा बने, कुछ ऐसा सिस्टम बने कि वह दिल्ली होकर चंडीगढ़, कालका तक जाए। इससे पांच स्टेट्स दिल्ली, हरियाणा, पंजाब, चंडीगढ़ और हिमाचल प्रदेश को उसका फायदा मिलेगा। वहां का किसान, मजदूर और गरीब जनता माननीय रेल मंत्री जी की तरफ देख रही है। इस ट्रैक पर ज्यादा से ज्यादा गरीबों की से वा करने की जरूरत है। हरियाणा के किसान और मजदूर लालू जी की तरफ बहुत आशा की निगाह से देख रहे है। अगर मेरी कोई बात रह गई है तो मैं उसे सभा पटल पर रख दूंगा।

* " मुस्कान के साथ यात्री सेवा वा 2006 " के लिए यूपीए सरकार की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं हमारे माननीय प्र धानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी के कुशल नेतृत्व में आपने जो " लोक लुभावन " व "गरीबों का रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया है उसके लिए मैं व्यक्तिगत रूप से एवं संसद सदस्य के नाते व हरियाणा सरकार की तरफ से भी आपका आभार व्यक्त करता हूं । आपने केवल आम रेल यात्री या दैनिक रेल यात्रियों को ध्यान में रखकर ही नहीं बल्कि देश के प्रत्येक अमीर व गरीब, किसानों, खेतिहर मजदूरों, व्यापारियों, कर्मचारियों, महिलाओं एवं बेरोजगार युवकों को ध्यान में रखकर देश के सामने देश का अपना रेलवे बजट जोकि कई सौ करोड़ का लाभकारी है, प्रस्तुत किया है, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं । ऐसा गरीबों के बजट में होता है जब कोई भी मालभाड़े या यात्री किराए में बढ़ोत्तरी ना हो, जब किराए में 10 से 18 प्रतिशत की कटौती हो, जब गरीबों के लिए " गरीब रथ " एवं गरीब नवाज एक्सप्रेस गाड़ियां चले, जब किसानों को अपने लिए बढ़िया गाड़ियों में ए.सी. का सफर तय करने को मिले, जब सभी रेलवे प्लेटफार्म पर यात्री सुविधाएं उपलब्ध हों और गरीब, शिक्षित ए वं बेरोजगारों को रोजगार के लिए टिकट एजेंसियां मिले । यही तो एक आधुनिक एवं आम जनता के लिए आम बजट है ।

माननीय रेल मंत्री जी वा 2006 के रेलवे बजट पर मेरे कुछ सुझाव एवं मेरे करनाल लोक सभा क्षेत्र की भी कुछ बहुत पुरानी छोटी-छोटी मांगे हैं जिनका मैंने व्यक्तिगत रूप से आपसे मिलकर, पत्राचार द्वारा तथा हाल में ही जी.एम. उत्तर रेलवे द्वारा संसद सदस्य मीटिंग में उठाया था, लेकिन उन पर अभी तक भी कोई कार्रवाई नहीं हुई जबकि मैं आपके द्वारा आश्‍ वस्त था कि आपके द्वारा उठाई गई सभी जनसमस्याओं का शीघ्र-अतिशीघ्र आपका ध्यान आकर्िात करना चाहूँगा, जोकि निम्नलिखित हैं-

हरियाणा में कम से कम दो नई मेल, एक्सप्रेस, सुपरफास्ट चलवाने की आवश्यकता है क्योंकि दिल्ली व चंडीगढ़ राजधानियां होने के नाते रेलवे पर भारी माग है । ये दोनो गाड़ियां रूट के सभी डिस्ट्रिक्ट हेड क्वार्टर पर रूके । इनका रूट जहां सबसे ज्यादा आवश्यकता हैः-

रूट नं0 1 नई दिल्ली -बंगाला-चंडीगढ़-कालका वाया-सोनीपत-पानीपत-करनाल-कुरूक्षेत्र

रूट नं0 2 नई दिल्ली-अंबाला-अमृतसर या जम्मू-तबी वाया सोनीपत-पानीपत-करनाल-कुरूक्षेत्र

रूट नं0 1 नई दिल्ली - आजादपुर-बादली-नरेला-सोनीपत-पानीपत-करनाल और कुरूक्षेत्र

….. This part of the speech was laid on the Table.

क्योंकि यह एनसीआर क्षेत्र के अंतर्गत आता है और रेलवे को इन तीन ट्रेनों को चलाने में करोड़ों रूपये की आमदनी होगी क्योंकि यहां से प्रतिदिन 40 लाख से भी ज्यादा यात्रियों का आवागमन होता है ।

धार्मिक एवं औद्योगिक क्षेत्र होने के नाते इन निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव अति-अनिवार्य है ।. हिमालयन क वीन अप एवं डाउन - समालखा रेलवे स्टेशन (जिला पानीपत)

एकता एक्सप्रेस अप एवं डाउन - तरावड़ी रेलवे स्टेशन (जिला करनाल).
शान-ए-पंजाब अप एवं डाउन - करनाल रेलवे स्टेशन-करनाल

. सचखंड एक्सप्रेस अप एवं डाउन - सोनीपत रेलवे स्टेशन पर-सोनीपत

शाहपुर लॉर्ड गऊशाला (पानीपत) के पास कच्चा फाटकः- रेलवे के पास फाईल अधीनस्थ है ।

नौल्था, जिला पानीपत में कच्चा फाटकः- रेलवे के पास फाईल अधीनस्थ है ।

आजाद नगर, संजय कालोनी-रोहतक रेलवे लाईन, पानीपत में रेलवे की पुरानी मांग विचाराधीन है

घरौण्डा रेलवे स्टेशन के पानीपत की ओर लाईन पर रेलवे फाटक के पास की जमीन घरौण्डा मार्केट कमेटी को दिलाने हेतु फाईल आपके पास विचाराधीन है क्योंकि यहां के किसानों को अपनी फसल घरौण्डा मंडी में लाने का कोई रास्ता नहीं है । अगर रेलवे जमीन देता है तो मार्केट कमेटी या हरियाणा सरकार उस पर रोड बनाने के लिए तैयार है ।

गोहाना-पानीपत रेलवे लाईन पर सरसाढ़ रेलवे स्टेशन को दोबारा से खोलने की फाईल पर विचार किया जाय ।

माननीय मुख्यमंत्री चौधरी भूपेन्द्र सिंह हुड्डा, हरियाणा प्रदेश ने आपका हार्दिक स्वागत किया है ।

रिवाड़ी-झज्जर-रोहतक रेलवे लाईन एवं लोहारू-भिवानी रेलवे लाईन का तीन साल के अंदर पूरा करवाने में आपका हरियाणा में दिल से आपका आभार व्यक्त किया गया है और 1996 में मैंने भी संसद सदस्य होने के नाते इस रेलवे लाईन की मांग की थी और पत्राचार किया था इसलिए मैं भी आपका धन्यवाद करता हूं

शकुरबस्ती से बहादुरगढ़-रोहतक रेलवे लाईन पर विद्युतीकरण अभी तक पूरा नहीं हुआ है उसका जल्द से जल्द कार्य पूरा किया जाय ।

पानीपत से दिवाना-बापोली-कैराना-शामली-सहारनपुर तथा हरिद्वार रेलवे लाईन का सर्वेक्षण हो चुका है लेकिन अभी तक कोई भी मंजूरी वहां नहीं हो सकी है ।

नई दिल्ली से आजादपुर-बादली-खरखौदा-गोहाना (सोनीपत)-सफीदो (जीन्द) हरियाणा में इस नई रेलवे लाईन का सर्वेक्षण कई बार कराने की मांग की, अधिकारी गए भी, लेकिन अभी तक कोई भी कार्य शुरू नहीं हो सका, क्योंकि इन स्थानों के लोग इस रेलवे रूट के न होने के कारण सोनीपत, पानीपत, रोहतक और जींद के रेलवे स्टेशनों पर यात्रा के लिए मजबूर हैं जिससे लोग बसों की सेवा लेते हैं । अगर यह लाईन बनती है तो रेलवे को सलाना करोड़ों रूपये का मुनाफा होगा ।

सभी डिस्ट्रिक्ट हेड-क्वार्टरस पर रेलवे आरक्षण की खिड़कियों को बढ़ाना चाहिए ताकि लोगों को लंबी लाईनों से बचाया जा सके । टिकट समय पर न मिलने पर लोग बगैर टिकट के यात्रा करते हैं जिससे रेलवे को करोड़ों का नुकसान होता है ।

यमुना नगर से हिसार वाया असंध (पानीपत) या कुरूक्षेत्र वाया असंध-पानीपत रेलवे लाईन क सर्वेक्षण हो चुका है, लेकिन अभी तक कोई भी कार्रवाई नहीं हुई है ।

करनाल रेलवे स्टेशन पर केवल एक ही आरक्षण खिड़की है । वहां पर वरिठ नागरिकों की भारी मांग है कि उनके लिए अलग से एक और आरक्षण खिड़की बनवायी जाय ।

सभी छोटे-बड़े रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण खिड़कियां एवं तत्काल टिकटें खरीदने की ज्यादा से ज्यादा खिड़कियां खुली रहनी चाहिए ताकि यात्री समय पर अपनी टिकट ले सकें ।

पानीपत औद्योगिक क्षेत्र है । व्यापारी एवं कर्मचारियों की भारी भीड़ रहती है इसलिए उद्योगों के लिए वहां पन सवारी गाड़ियों में न्यू रियल एसएलआर बोगियों को बढ़ाना चाहिए ताकि सभी व्यापारी अपना सामान आसानीसे ले जा सकें । पहले रियल एसएलआर ओपन होते थे । व्यापारियों को सुविधा होती थी, लेकिन सरकार ने उनको लीज पर दे दिया जिससे बहुत मात्रा में व्यापारी नाराज हैं । उन सभी रियल एसएलआर को पुनः ओपन कर दिया जाय । ट्रेन-1058-डाउन 2926 डाउन-मालवा एक्सप्रेस आदि में यह सुविधा थी ।

पिछले पांच सालों से कुश्ती-जुड़ो, शुटिंग टीम एवं एथलेटिक्स के प्रतिभावान खिलाड़ियों की भर्ती नहीं की जा रही है । उनकी अतिशीघ्र भर्ती करनी चाहिए ।

रेलवे में स्पोर्टस कोटा को बढ़ाना चाहिए तथा योग्य खिलाड़ियों का चयन किया जाना चाहिए । नेशनल ऑथोराईज्ड सभी खेलों को रेलवे स्पोर्टस कोटा में सम्मिलित किया जाना चाहिए । कुछ नेशनल गेम्स अभी भी रेलवे स्पोर्टस कोटा में सम्मिलित किया जाना चाहिए । कुछ नेशनल गेम्स अभी भी रेलवे स्पोर्टस कोटा के अंतर्गत नहीं रखे गए हैं ।

रेलवे में सहायक सुरक्षा उपायुक्त के पद पर भी रेलवे स्पोर्टस खिलाड़ियों की ही भर्ती की जानी चाहिए क्योंकि इस पद का सृजन रेलवे के खिलाड़ियों को ध्यान में रखकर ही किया गया है ।

रेलवे आरपीएफ में 2001 से 2005 तक के सभी 36 रिक्त पदों पर जो खिलाड़ियों के लिए आरक्षित है उनको जल्द ही भर्ती किया जाना चाहिए ।

चार " गरीब रथ " एवं तीन " गरीब नवाज " एक्सप्रेस ट्रेने चलायी गयी हैं जो निम्न प्रकार हैः-

दिल्ली से मुम्बई

दिल्ली से चेन्नई

दिल्ली से पटना

सहरसा से अमृतसर वाया गोरखपुर-गरीब रथ को सप्ताह में दिल्ली से अम्बाला एवं अमृतसर को चलाया जाना चाहिए क्योंकि उत्तरी भारत को इस रेलवे लाईन पर यात्रियों को बहुत जोर रहता है ताकि दिल्ली, हरियाणा, पंजाब, चंडीगढ़, हिमाचल प्रदेश के आम जनता को भी लाभ मिल सके । कौन से गरीब इस यात्रा का लाभ उठायेंगे । उनका क्या क्रिटेरिया रखा है । उनका गरीब होने का क्या सबूत है । इस पर भी आपका ध्यान आकर्ाित करना चाहता हूं ताकि यह सुविधा गरीबों को ही मिल सके ।

इन गरीब रथों में स्वतंत्रता सेनानियों, वरिठ नागरिकों, विकलांगों, विधवा महिलाओं तथा किसानों से अलग से सीटों का आरक्षण होना चाहिए तथा हाल की तरह किरायों में छूट मिलनी चाहिए ।

शिक्षित एवं बेरोजगार युवकों के लिए ग्रुप सोसाइटिज या ग्रुप्त बनाए जाने चाहिए ताकि टीकर एजेंसियो के आबंटन के वक्त उनकी वरीयता को ध्यान में रखते हुए उनको आबंटन करना चाहिए तथा उन बेरोजगारों के लिए अच्छे कार्य करने पर रेलवे की तरफ से सलाना पुरस्कार घोाित किया जाना चाहिए ताकि ये अपना कार्य ईमानदारी से करें ।

महोदय वर्ा 2006 के आम रेलवे बजट का देश में चारों तरफ स्वागत किया जा रहा है । मैं भी आपका पुनः धन्यवाद करता हूं तथा आशा करता हूं कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर अमल करने की कृपा करेंगे तथा मेरे करनाल संसदीय क्षेत्र एवं हरियाणा की गरीब जनता की मांगों को ध्यान में रखते हुए आप जल्द ही इनको अमली जामा पहनाएंगे । ये छोटी-छोटी मांगे हैं । इनको पूरा करने की कोशिश करेंगे । मैं आपका सदैव आभारी रहूंगा । आम रेलवे बजट पर आपका पुनः धन्यवाद । *

3

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल) : माननीय सभापति महोदय, मैं अपनी बात बहुत थोड़े शब्दों में कहना चाहता हूं। दुनिया के बड़े प्रबन्धनों में से भारतीय रेल एक है। 63 हजार किलोमीटर रेल लाइन है। 15 लाख से ऊपर कर्मचारी हैं। एक करोड़ 60 लाख से ज्यादा लोग रोज सफर करते हैं। सात हजार से ऊपर स्टेशन हैं। इतना बड़ा प्रबन्धन दुनिया में कहीं नहीं है। इतना बड़ा प्रबन्धन होने के बाद भी आज भी गांवों तक रेल नहीं गई। 50 साल बीतने के बाद भी जो लाइन आजादी के पहले छोड़ कर गए थे, उसमें कुल 11 हजार किलोमीटर की बढ़ोत्तरी हुई है। आज सुविधाओं के नाम पर जो सुविधाएं दी जा रही हैं, वह सिर्फ बड़े लोगों और बड़े शहरों को दी जा रही cé[R82]। बड़े शहर चाहे चैन्नई हो, बम्बई हो, कोलकाता हो या दिल्ली हो, इनके लिए सारी सुविधाएं हैं। वहां फूड प्लाजा हैं, अच्छे स्टैण्ड्स हैं, शेड्स हैं, टिकटों की सुविधाएं हैं, ये सब सुविधाएं छोटे स्टेशनो पर भी मिलनी चाहिए, लेकिन वे वहां प्राप्त नहीं होती हैं। मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्ाित करना चाहूंगा कि ये सब सुविधाएं जो बड़े शहरों में मिल रही हैं, उसकी एक-चौथाई सुविधाएं भी छोटी जगहों पर प्राप्त हो जाएं तो सही में गरीबों को फायदा होगा। माननीय मंत्री जी ने किराया कम किया और उन्होंने अपने भााण में भी इस बात को कहा था कि हम इस प्र ातिस्पर्द्धा के युग से गुजर रहे हैं, हमें हवाईजहाज से टक्कर लेनी पड़ रही है, इसलिए हम उच्च श्रेणी की क्लास का किराया कम कर रहे हैं। इसमें ए.सी. फर्स्ट क्लास का 18 परसेंट और ए.सी. सैकिण्ड क्लास का 10 परसेंट किराया कम किया गया है, इससे गरीबों को कोई फायदा नहीं हुआ है। अब फुली एयरकंडीशन रथ "गरीब रथ" चलाया जाएगा...(व्यवधान) आपने कह दिया है तो चल ही जाएगा लेकिन इससे उन गरीब लोगों को फायदा नही होगा जो इस देश में 25 से 30 परसेंट गरीबी रेखा के नीचे रहते है और मिडल क्लास के लोग बड़ी संख्या में रहते हैं। ...(व्यवधान) माननीय मंत्री जी भी यहीं हैं, जैसे अभी लोगों ने कहा कि वे रेल मंत्री फिर बनें और हम तो चाहते हैं कि इससे भी बड़े मंत्री बनें। लोगों को जो सुविधाएं नहीं मिल पाई हैं, इनका इंतजाम करें। तीसरे दर्जे की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए स्लीपर डिब्बे बढ़ाएं, सामान्य डिब्बे की बढ़ोत्तरी करें, स्लीपर ट्रेनें चलाएं, सामान्य डिब्बे की ट्रेनें चलाएं, ...(व्यवधान) आप मुझे पांच मिनट दें। मैं अपनी बात को और कम कर देता हूं। रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर दूरदर्शन की सुविधा हो, बुक शॉप हो और एस.टी.डी, पी.सी.ओ. बूथ लगाए जाएं, इसके साथ पीने के पानी का ठीक इंतजाम किया जाए।

टिकट बिक्री के बारे में कहा गया है कि इसे निजी एजेंसियों को देना चाहिए जिससे टिकट हर जगह लोगों को आसानी से मिल सके। प्रातः सात बजे से रात्रि आठ बजे तक स्लीपर क्लास के यात्रियों को छूट देनी चाहिए और इसके लिए पैनल्टी नहीं लेनी चाहिए। पैंसेजर ट्रेनों का विस्तार हो और उनकी संख्या बढ़ाई जाए ताकि छोटे शहरों में रहने वाले और ग्रामीण लोगों को सुविधा मिल सके। मैं अपने संसदीय क्षेत्र के... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. Every hon. Member will speak and go, but we will remain here.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल : एक ट्रेन महानदी भोपाल से विलासपुर चलाई गई थी, यह पहले सप्ताह में तीन दिन वाया इटारसी से जबलपुर जाती थी और तीन दिन इटारसी से घोड़ाडोंगरी, बेतुल, नागपुर होकर जाती थी। आप नई ट्रेनें चला रहे हैं लेकिन इस ट्रेन को आपने बंद कर दिया। इसके लिए एजीटेशन भी हुआ। यह ट्रेन बहुत महत्वपूर्ण है और मेरे संसदीय क्षेत्र के सारे लोगों को भोपाल और नागपुर जाने में बड़ी असुविधा हुई है इसलिए एजीटेशन हुए हैं। आपसे एक ही निवेदन है कि कम से कम इस ट्रेन को तीन दिन पुनः चलाया जाए। इसके अलावा... (व्यवधान) इसके अलावा नागपुर, जबलपुर से नागपुर एक्सप्रैस घोड़ाडोंगरी रोकी जाए और जयपुर एक्सप्रैस को घोड़ाडोंगरी में रोका जाए।

MR. CHAIRMAN: You can lay it on the Table. It will form part of the proceedings.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I am sorry that you do not realise the situation.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल : मुलतई तथा आमला रेलवे स्टेशन से नागपुर-जबलपुर एक्सप्रैस का भी स्टापेज दिया जाए। बरबतपुर रेलवे स्टेशन पर जयंती जनता एक्सप्रैस रोकी जाए[MSOffice83]।

बैतूल रेलवे स्टेशन से स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रैस पांच दिन चलती है, परंतु यह ट्रेन वहां शनिवार को नहीं रूकती है। इसलिए वहां एक दिन इसका स्टापेज दिया जाए। भोपाल रेलवे मंडल के हरदा रेलवे स्टेशन पर अमृतसर, नांदेड़ सचखंड एक्सप्रैस, पवन एक्सप्रेस, ज्ञानगंगा एक्सप्रेस रोकी जाए। खिड़किया रेलवे स्टेशन पर ताप्ती गंगा, पवनएक्स हिमरनी पर ताप्ती गंगा और पवन एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए। यही मेरा आपसे निवेदन है और मुझे उम्मीद है कि आप कम से कम महानदी एक्सप्रेस ट्रेन पर सबसे ज्यादा ध्यान देंगे।

4

श्री के.सी.सिंह 'बाबा' (नैनीताल) : सभापति महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। Sir, due to lack of time, I shall lay my speech on the Railway Budget on the Table of the House after making some points relating to my constituency and State that are

required to be considered by the Railways. मैं रेल मंत्री जी को पूरा समर्थन देते हुए आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने गरीबों के हित में, पूरे देश के हित में और देश के चहुंमुखी विकास के लिए यह बजट पेश किया। हमारे उत्तरांचल के बारे में सभी जानते हैं कि यह एक टूरिज्म स्टेट है और हमारे उत्तरांचल के जितने लोग ट्रैवल करते हैं, उससे ज्यादा बाहर के टूरिस्ट्स उत्तरांचल में आते हैं। इसलिए हमें और अधिक रेले चलाने की आवश्यकता है। सबसे पहले मैं आपको बिल्कुल प्वाइंट बाई प्वाइंट अपनी समस्याएं बताता हूं और समस्याएं बताने के बाद अपना भााण सदन के पटल पर ले कर दूंगा।

महोदय, हमारे उत्तरांचल में काशीपुर से जसपुर के लिए रेल लाइन का एक सर्वे हुआ था, जो उत्तर प्रदेश में धामपुर को टच करेगा। मैं माननीय मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने खटीमा, जो नेपाल बॉर्डर में आता है, खटीमा से किच्छा तक रेल लाइन का प्रस्ताव दे दिया है। वहां अब या तो काम चल रहा है या फिर शुरू होने वाला है। यदि यह रेल लाइन नेपाल बॉर्डर से काशीपुर और जसपुर के सर्वे में पास होकर बन जाए तो पूरे उत्तरांचल में नेपाल बॉर्ड़र से लेकर देहरादून तक के लिए यह रेल लाइन चालू हो जायेगी। पूरी तराई बैल्ट इसमें कवर हो जाती है, पूरा उत्तरांचल इसमें कवर हो जाता है। मुझे पूर्ण उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी इस पर गौर करेंगे।

दूसरी समस्या यह है कि हमारे यहां तराई में पंजाबी समुदाय के लोग बहुत तादाद में रहते हैं। हमने पहले भी रिक्वैस्ट की थी कि काठगोदाम से वाया काशीपुर, मुरादाबाद, अमृतसर और जम्मू-तवी के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। इतना बड़ा पंजाबी समुदाय हमारी पूरी तराई बैल्ट में बसा हुआ है। पंजाब से हमारा बिजनेस भी होता है, इन सब चीजों को देखते हुए हमारे यहां यह ट्रेन चलाई जाए। इसके अलावा बाजपुर एक ऐसा शहर है जहां कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की सुविधा नहीं है। वह एक फॉर्मिंग सैन्टर है और वहां से बहुत बड़ी संख्या में लोग यात्रा करते हैं। इसलिए बाजपुर में एक कंप्यूटराइज्ट सैन्टर की बहुत आवश्यकता है। बरेली से टनकपुर लाइन को मीटर गेज से ब्रोड गेज में कन्वर्ट कराने की हमारी बहुत पुरानी मांग चली आ रही है। यह सीतापुर तक जाती है। मेरा ख्याल है कि वहां के सांसद ने भी इसकी मांग की है। इसके अलावा काशीपुर स्टेशन रेलवे लाइन के पास हमारा आवास विकास का मौहल्ला है, वहां वाटर लॉगिंग एरिया है। उस वाटर लॉगिंग एरिया से हमारे रेलवे ट्रैक को भी क्षति पहुंच सकती है। उसका ऐस्टीमेट बनाकर मैंने माननीय मंत्री जी के पास पहुंचाया है। हम चाहते हैं कि वहां एक नाला बना दिया जाए। इससे वहां के लोगों को बहुत फायदा होगा और रेलवे भी सुरक्षित रहेगी।

MR. CHAIRMAN : You can lay the rest of your speech on the Table of the House.

SHRI K.C. SINGH 'BABA' : Sir, please give two more minutes. I have got a few points to make. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can lay the rest of your speech on the Table of the House[lh84].

SHRI K.C. SINGH 'BABA': I will lay the speech on the Table but let me put my few points. You did not even give me five minutes.

MR. CHAIRMAN : Why should you not lay it on the Table? You will get the same benefit.

SHRI K.C. SINGH 'BABA' : Please give me just two minutes.

MR. CHAIRMAN: I will give you one minute time.

श्री के.सी.सिंह 'बाबा' : यहां से जो दिल्ली से देहरादून की ट्रेन है, वह बड़े लम्बे रूट से जाती है। वह दिल्ली, गाजियाबाद, मेरठ, मुजफ्फरनगर, सहारनपुर, लक्सर, हरिद्वार और देहरादून जाती है। मेरा आपसे निवेदन है कि अगर मुजफ्फरनगर से नयी लाईन लकसर के लिए बन जाए और हमारे लिए लकसर से हरिद्वार एवं देहरादून में डबल लाईन हो जाए तो उसमें इलैक्ट्रिक ट्रेन भी सैंक्शन हो सकती है। इससे दिल्ली से देहरादून के लिए डेढ़ घंटे का सफर कम हो जाएगा। सहारनपुर से देहरादून में ऑलरेडी सर्वे हो चुका है। सहारनपुर से देहरादून की डायरेक्ट लाईन हो जाए तो हम आपके बहुत आभारी होंगे, सहारनपुर से ि वकासनगर होते हुए देहरादून की लाईन भी बन जाएगी। Also, a non-stop train from Delhi to Dehra Dun and a daily train from Dehra Dun to Kathgodam are required. हमारे उत्तरांचल का केपिटल देहरादून है और हाई कोर्ट नैनीताल में है। So, a daily train is required from Dehra Dun to Kathgodam. I am thankful to the hon. Minister for increasing it by a day from two days.

Sir, I am getting cough because I am speaking too fast.

A daily train from Delhi to Ramnagar is required. This is a very important one. … (*Interruptions*) Please give me one minute more. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

MR. CHAIRMAN: You please lay it on the Table. You are reading.

… (*Interruptions*)

* Not Recorded.

***श्री के.सी.सिंह 'बाबा' (नैनीताल):** महोदय, सर्वप्रथम रेलवे का तीसरा लगातार व सर्वलोकप्रिय बजट पेश करने के लिए मैं माननीय अध्यक्ष जी के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को हार्दिकतम बधाई देता हूं । इस रेल बजट में जहां रेलवे के चहुंमुखी विकास की प्रक्रिया की गति को बनाए रखने का प्रयास किया गया है वहीं आम आदमी के लिए कराए को नहीं बढ़ाया गया है । मैं कुछ बिन्दु उत्तरांचल जैस नव निर्मित राज्य जो कि मात्र उत्तरांचल राज्य के निवासियों मात्र का गन्तव्य स्थान न होकर पूरे विश्व की पर्यटन स्थली है जहां पर चार धाम, पीरान कलियर, अन्तर्राट्रीय ख्याति के गुरूद्धारे क्रमशः हेमकुण्ठ साहब, नातक मत्ता व रीठा साहब के अलावा विश्व विख्यात वन्य जन्तु व पक्षी अरण्यगृह, पर्यटकों के अनूठे व सुन्दरतम पर्यटक स्थल स्थित है । हरिद्वार तथा पर्वतीय क्षेत्रों के तीर्थ स्थानों पर प्रत्येक मास में गंगा स्थान, इत्यादि से लेकर अनेक त्यौहारों के लिए प्रत्येक मास में लगभग तीन विशाल जन-समागम होते ही हैं । इस प्रकार उत्तरांचल की जनसंख्या से कई गुणे अधिक यहां पर आने वाले सभी प्रकार के राट्रीय व अंतर्राट्रीय पर्यटकों/तीर्थ यात्रियों की सुविधाओं के संदर्भ में उत्तरांचल में रेल सेवाओं के विस्तारण किए जाने हेतु आपके माध्यम से तथा इस महान सदन की सर्वसम्मति से माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में निम्न बिन्दु मुख्यतः लाना चाहता हूं ।

महोदय, उत्तरांचल राज्य चीन-तिब्बत व नेपाल की विशाल सीमा क्षेत्र से जुड़ा हुआ है । हमारे पड़ोसी राज्य नेपाल की राजनैतिक घटनाक्रम एवं माओवाद के संदर्भ में सुरक्षा को दृटिगत रखते हुए भारत सरकार तथा उत्तरांचल राज्य के हमारे वरिठ, अत्यंत अनुभवशील लोकप्रिय मुख्य मंत्री जी विशेा सुरक्षा व्यवस्था करने में लगे हुए हैं । वहां के माओवादी बड़ी आसानी से सीमा पार कर उत्तरांचल में प्रवेश कर सकते हैं । मान्यवर, यह केवल उत्तरांचल की सुरक्षा का ही प्रश्न नहीं है, देश की

सुरक्षा से जुड़ा एक अत्यंत संवेदनशील प्रश्न है । युवाओं को बरगलाकर राट्रीय सुरक्षा के लिए किस प्रकार खतरा उत्पन्न कराया जा सकता है, सह सर्वात सत्य है । हमें अपने पूर्व के अनुभवों के आधार पर इस ओर अधिक सावधानी पूर्वक उपाय एवं कार्य करने होंगे तभी इस प्रकार की समस्याओं से बचा जा सकता है । उत्तरांचल जैसे नए राज्य के लिए इस प्रकार की समस्याओं के समाधान के लिए भारत सरकार के सभी मंत्रालयों का विशे ध्यान आवश्यक है ।

….. This part of the speech was laid on the Table.

महोदय, उत्तरांचल के माननीय मुख्यमंत्री जी ने भी अनेक बार रेल मंत्रालय को इस बारे में अनेकानेक पत्राचार व वार्तालाप की हैं तथा मैंने भी इस बारे में लिखा है । परन्तु इस रेल बजट में इस ओर कोई विशे ध्यान नहीं दिया गया है । माननीय अध्यक्ष जी के माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं तथा पुनः उन बिन्दुओं पर स्वीकृति दिए जाने का अनुरोध करता हूं जो मुख्यतः इस प्रकार हैं-

दिल्ली से देहरादून के लिए बहुत अधिक यातायात की आवश्यकता है, जैसा कि वर्तमान में चल रही रेलगाड़ियों की यात्री संख्या से स्वतःसिद्ध है, दिल्ली देहरादून मार्ग को मुजफ्फरनगर से लकसर सीधे रेल लाइन बनाकर जोड़ देने से जहां सीधी रेल सेवा के कारण समय में बचत हो सकेगी वहीं यात्री संख्या में हो रही लगातार वृद्धि को देखते हुए रेलवे को अतिरिक्त रेलगाड़ियां चलाने में भी सुविधा होगी । इस बिन्दु पर विशे रूप से माननीय मुख्य मंत्री उत्तरांचल ने माननीय रेल मंत्री जी को इस र्वा के रेल बजट में इसे सम्मिलित करने हेतु विशे अनुरोध भी किया है ।

लक्सर से देहरादून वाया हरिद्वार रेल लाइन दोहरीकरण अत्यंत आवश्यक है जिसका क्रियान्वयन लंबित होने के कारण इस महत्वपूर्ण सैक्शन का विद्युतीकरण भी रुका हुआ है तथा एकल लाइन के कारण यातायात में अवरोध भी रहता है ।

उत्तरांचल की राजधानी वर्तमान में देहरादून है तथा हाई कोर्ट नैनीताल में है लोक सेवा आयोग हिरद्वार में है तो माध्यमिक शिक्षा परिाद, रामनगर, जिला नैनीताल में है । मान्यवर, कुमाउं मंडल के अंतर्गत धारचूला से देहरादून एवं गढ़वाल मंडल के चमोली-उत्तर काशी से नैनीताल/रामनगर पिथौरागढ़ जाने में यहां के जनमानस को दो दिन का सम लगता है । काठगोदाम-टनकपुर तथा रामनगर से कोटद्वार होते हुए देहरादून के लिए रेल का कनेक्शन अत्यंत आवश्यक है । टनकपुर को जाने वाली रेल लाइन को त्वरित गति से ब्राड गेज में किया जाना आवश्यक है । मेरा अनुरोध है कि टनकपुर, काठगोदाम एवं रामनगर से वाया कोटद्वार एक दैनिक रेल चलाए जाने की स्वीकृति भी आवश्यक है ।

टनकपुर से देहरादून सीधे सम्पर्क अर्थात उत्तरांचल के एक मैदानी छोर से दूसरे मैदानी छोर को जोड़ने हेतु भविय में किच्छा सितारगंज खटीमा रेल मार्ग बन जाने के पश्चात काशीपुर से नजीबाबाद हेतु नई रेल लाइन का निर्माण होने से पर्यटकों के साथ-साथ यहां के निवासियों को सुविधा प्राप्त होगी । इस रेल लाइन से संबंधित काशीपुर-जसपुर-धामपुर में रेलवे लाइन निर्माण के लिए सर्वे कराया गया है

इस बजट में देहरादून से काठगोदाम हेतु सप्ताह में मात्र दो दिन के लिए दो बोगियां चलाई जा रही हैं उन्हें तीन दिन के लिए बढ़ाया गया है, जो कि पर्याप्त नहीं है, हाई कोर्ट एवं राजधानी में सीधे सम्पर्क तु इस मार्ग हेतु एक पृथक दैनिक रेल की नितान्त आवश्यकता है ।

काठगोदाम से दिल्ली हेतु चलाई जा रही वर्तमान सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस में यदि रानीखेत एक्सप्रेस की तरह इस रेलगाड़ी में भी रामनगर से तीन बोगियां लालकुआं पर जोड़ दी जाएं तो रेलवे पर बिना अधिक अधिभार के इसे यहां की जनता

व पर्यटकों को भी दिन के समय चलने वाली एक रेल का लाभ प्राप्त होगा

रामनगर स्थित अंतर्राट्रीय ख्याति के नेशनल कार्बेट पार्क तथा काठगोदाम से नैनीताल एवं अन्य विश्व ख्यातिप्राप्त रमणीय पर्यटक स्थलों के भ्रमण हेतु देश विदेश के लाखों पर्यटक आते हैं । उत्तरांचल राज्य की स्थापना भी हो गई, परन्तु रानीखेत एक्सप्रेस में क्रमशः काठगोदाम एवं रामनगर दोनों स्थानों हेतु प्रथम एसी व रामनगर हेतु तृतीय एसी बोगी की कितने समय से चली आ रही मांग पर रेल मंत्रालय से इस पर त्वरित कार्यवाही की आशा की जाती है । साथ ही रामनगर हेतु दिल्ली से एक डायरेक्त ट्रेन चलाए जाने के कई र्वाों से लंबित मांग पर विचार किया जाना भी अत्यंत आवश्यक है, चूंकि मुरादाबाद मिलान पर रामनगर के यात्रियों को डेढ़ घंटे से अधिक प्रतीक्षा करनी पड़ती है ।

तराई क्षेत्र में पंजाबी समुदाय की विशेा उपस्थिति से इस क्षेत्र का चहुंमुखी विकास हुआ है, यहां का अंतर्राट्रीय ख्याति का नानकमत्ता स्थित गुरुद्वारा तथा चम्पावत जिले में स्थित रीठा साहब तथा पूर्णागिरी जैसे विश्वविख्यात तीर्थ स्थलों के लिए अमृतसर एवं जम्मू तवी हेतु काठगोदाम एवं देहरादून से एक सीधी रेल चलाए जाने की मांग र्वाों से लंबित है । इस पर आशा है रेल मंत्री जी विशेा ध्यान देने का कट करेंगे । इसी प्रकार चण्डीगढ़ के लिए भी देहरादून तथा काठगोदाम से शताब्दी/जन शताब्दी तरह की एक रेल की आवश्यकता है ।

रामनगर मार्ग पर उत्तरांचल सीमा प्रारंभ होने पर पहला स्टेशन महुआखेउ है, इसके बाद काशीपुर आता है । माननीय अध्यक्ष महोदय के माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस मार्ग पर चलने वाले सभी रेलों को इस स्टेशन रूकने की व्यवस्था की जाए ।

उत्तरांचल संपर्क क्रांति एक्सप्रेस हल्द्वानी पहुंचने से पहले हल्दी स्थान पर नहीं रूकती है जो कि वास्तव में प्रख्यात गोविन्द वल्लभपन्त कृाि विश्वविद्यालय का स्टौपेज है तथा उत्तरांचल का एक नव निर्मित विशाल औद्योगिक स्थल भी है, चहां पर सभी रेलगाड़ियों के रूकने की व्यवस्था नितान्त आवश्यक है ।

ऋाकिेश से देहरादून हेतु नए रेल मार्ग का निर्माण भी पर्यटकों के लिए सुविधा प्रदान करने में सहायक सिद्ध होगा ।

पूर्व में किसी समय ऋाकिेश से देवप्रयाग/बद्रीनाथ के लिए तथा इसी प्रकार रामनगर से चौखुटिया - जिला अल्मोड़ा के लिए रेलमार्ग के निर्माण के संबंध में सर्वे किए गए थे । आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं । रेल मंत्रालय ने कोंकण रेलवे एवं जम्मू कश्मीर में उधमपुर के लिए जिस प्रकार रेल सुविधाओं का कीर्तिमान स्थापित किया है, अंतर्राट्रीय गंतव्य के उत्तरांचल राज्य, जहां पर्यटन एवं तीर्थ स्थानों के साथ-साथ पूर्व का स्विट्जरलैंड कहा जाता है, यदि यहां पर इस प्रकार की कोई योजना बनाई जाती है तो इस कार्य से जहां भारतीय रेल को अंतराट्रीय ख्याति मिलेगी वहीं देश विदेश के पर्यटकों को इस सुविधा से लाभ मिलेगा तथा उत्तरांचल जैसे नव सृजित राज्य के विकास के साथ देश का भी विकास होगा ।

दिल्ली से देहरादून के लिए द्रुतगामी अविरल रेलगाड़ी का संचालन दिल्ली से आगरा तक 150 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली रेलगाड़ी की तर्ज पर दिल्ली से देहरादून के लिए रेल गाड़ी का संचालन किया जाए ।

इस रेलगाड़ी के संचालन से एक ओर जहां देश की राजधानी से आने वाले विशिट व्यक्तियों एवं तीर्थयात्रियों तथा उद्योग जगत से जुड़े हुए व्यक्तियों को उत्तरांचल आने के लिए रेल मार्ग से कम समय में ही अधिक देरी तय करने का अवसर प्राप्त होगा ।

देश के सुदूर दक्षिणवर्ती राज्य केरल के नागरिक भारी संख्या में देहरादून एवं इसके निकटवर्ती क्षेत्रों में विभिन्न ि वभगों-जनपदों आदि में कार्यरत है । विगत कई र्वाों से इनकी मांग रही है कि तिरुवनंतपुरम एवं देहरादून के बीच एक रेलगाड़ी संचालित की जाए । अतः उत्तरांचल में कार्यरत केरलवासियों की औचित्यपूर्ण मांग को दृटिगत रखते हुए कम से कम स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस को निजामुद्दीन से देहरादून तक बढ़ाने की स्वीकृति अविलम्ब प्रदान की जानी अपेक्षित है ।

बाजपुर रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है जिससे यहां की जनता का अमूल्य समय में बचत हो सके ।

काशीपुर रेलवे स्टेशन के पास पानी भर जाता है । जिस कारण रेलवे ट्रैक क्षितग्रस्त हो जाता है तथा यहां की जनता को भी काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है । इसलिए काशीपुर रेलवे स्टेशन के पास रेलवे लाइन पर पानी के निकास के लिए नाले का निर्माण कराये जाने की अति आवश्यकता है, इस संबंध में विभाग द्वारा अनमानित लागत के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदय को पूर्व में अवगत करा चुका हूं

महोदय, यह सत्य है कि देश भर के सुदूर स्थानों को रेल नेटवर्क से जोड़ने के लिए माननीय रेल मंत्री जी के लिए अनेक दबाव एवं समस्याएं हैं, परन्तु आपके माध्यम से मैं इस सदन को सूचित करना चाहता हूं कि उत्तरांचल राज्य में वहां की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी , हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता, अनेक यात्री बारह मास भारतर्वा तथा विदेशों से आते हैं तथा उत्तरांचल राज्य का 65 प्रतिशत भूभाग वन एवं पर्वतीय क्षेत्र से आच्छादित है, जहां पर रेल पथ का निर्माण वर्तमान में संभव हो नहीं पाएगा । इन सभी बिन्दुओं और विशेाताओं को दृटिगत रखते हुए इस माननीय सदन के समस्त सहयोग के साथ माननीय अध्यक्षजी के माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उ परोक्त बिन्दुओं को वर्तमान रेल बजट मांगों में सम्मिलित करने का कट करें । *

MR. CHAIRMAN: Now, Shripad Yesso Naik.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Yes, Mr. Shripad Yesso Naik, you can begin. That will not be recorded.

5

श्री श्रीपाद येसो नाईक (पणजी) : सभापति महोदय, मेरा आपसे नम्र निवेदन है कि मुझे अपनी पूरी बात रखने का मौका दें। गत साल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया था, उसमें कई आश्वासन दिए थे, लेकिन इसकी पूर्ति जितनी होनी चाहिए थी, उतनी नहीं हुई। मुझे पता है कि सब वायदे एक साथ पूरे नहीं हो सकते, इसलिए जो अतिआवश्यक काम हैं, उन्हें कम से कम पूरा करना चाहिए।

महोदय, आज जो कुछ मांगें मैं रखूंगा, उनकी पूर्ति मंत्री जी करेंगे, ऐसी अपेक्षा मैं करता हूं। मैं सबसे पहले माननीय लालू जी और दोनों राज्य मंत्रियों को धन्यवाद देता हूं कि आपने अभी-अभी मडगांव (गोवा) से मेंगलोर तक की एक नयी गाड़ी शुरू करके गोवा, मेंगलोर और केरल के लोगों के लिए राहत दे दी है। देश की आबादी बढ़ती जा रही है और इसके साथ-साथ यात्रियों की संख्या भी बढ़ती जा रही है। इसलिए नयी ट्रेन और प्लेटफार्म बनाने की बहुत जरूरत है। इसमें मूलभूत सुविधाओं की बढ़ोत्तरी करने की जरूरत है, इसलिए ये सब करने के लिए रेवेन्यू की भी आवश्यकता है। बिना टिकट यात्रा करने वालों के ऊपर सख्त कार्यवाही होनी चाहिए। आय में घाटे करने वाले सभी रास्ते बंद होने चाहिए।

महोदय, मैं एक उदाहरण दे रहा हूं कि जो रेलवे का स्क्रेप बेचा जाता है, उसमें वहां स्क्रेप के साथ-साथ अच्छा माल भी जाता है। यह माल लेने वाली टोलियां माफियां लोगों की होती हैं और उनकी सांठ-गांठ अधिकारियों के साथ होती है, ये सब बंद होना चाहिए। रेलवे में आय बढ़ सकती है। रेलवे में महिलाओं की सुरक्षा के बारे में ठीक से ध्यान नहीं दिया गया है। महिलाओं के साथ अत्याचार की बहुत घटनाएं हुई हैं, इसे रोकने के प्रयास निश्चित तौर पर होने चाहिए। मैं अपने संसदीय क्षेत्र और गोवा राज्य की मांगों पर थोड़ा निवेदन करना चाहता हूं। मेरा राज्य बहुत छोटा प्रदेश है। गोवा के लोगों ने कोंकण रेल शुरु करने के लिए पूरा सहयोग और योगदान भी दिया है, लेकिन उनकी छोटी-छोटी मांगें भी अब तक पूरी नहीं हुई cé[R85]। लोगों की भावनायें ऐसी बन गई हैं कि रेल मंत्रालय गोवा का उपयोग कॉरिडोर के रूप में कर रहा है। हमारी मांग है कि जिन लोगों ने गोवा की आजादी के लिये भाग लिया, उन स्वतंत्रता सेनानियों और सीनियर सिटिज़न्स, हैंडीकैप्स लोगों के लिये बुकिंग काऊंटर की व्यवस्था की जाये। अभी तक जितना बुकिंग काउंटर है, वहां डिफैंस वाले लोग टिकट लेने के लिये आते हैं और सारी वक्त उन्ही लोगों के लिये चला जाता है। गोवा स्टेशन पर जितनी दुकानें लगी हुई हैं, 85 प्रतिशत बाहर के लोग स्टाल लगाये बैठे हैं। इसका नतीजा यह है कि लोकल नवयुवक बेरोज़गार हो गये हैं। मेरी मांग है कि लोकल लोगों के लिये 100 प्रतिशत स्टाल दिये जाने चाहिये।

सभापति महोदय, कोंकण रेलवे बनाने. जाने के लिये जिन लोगों की जमीन ली गई, उन लोंगों को नौकरियां नहीं दी गई हैं। मेरी मांग है कि ऐसे लोगों को जल्दी से जल्दी नौकरी दी जाये। गोवा में पॉयलट प्रोजैक्ट के तौर पर स्काई बस की योजना है लेकिन यह अभी तक अधूरी पड़ी हुई है। इसके निश्चित रूप से पूरा किये जाने की जरूरत है। मेरे ख्याल से माननीय मंत्री जी इस योजना में रुचि रखते होंगे।

सभापति जी, गोवा का करमली स्टेशन सैंट्रली लोकेटेड है तथा गोवा की राजधानी पणजी से जुड़ा हुआ है। सभी टूरिस्ट डैस्टीनेशन्स इसके आस-पास हैं। ओल्ड गोवा के चर्च इसके पास हैं। यहां स्थिति यह है कि सारे सरकारी दफ्तर, पांचतारा होटल और बीचेज़ हैं जितने यात्री आते हैं, वे ट्रेनों से आते हैं लेकिन यहां सभी ट्रेनें नहीं रुकती हैं। यहां से मड़गांव 30-40 किलोमीटर दूर है जहां से यात्रियों को आना पड़ता है। इसलिये मेरी मांग है कि करमली में सभी ट्रेनों का स्टापेज दिया जाये। गत साल से यात्रियों की संख्या में बढोत्तरी हुई है। इसलिये मुम्बई से गोवा आने के लिए एक नई गाड़ी चलाई जाये। कोंकण-कन्या एक नई ट्रेन 0111 और 0112 के बाद या पहले शुरु की जाये। गोवा से तीर्थ यात्री तिरुपति और चैन्ने में वालांकनी प्रार्थना स्थल पर जाते हैं लेकिन सीधी ट्रेन के अभाव में यात्रियों को तकलीफ होती है।. मेरी मांग है कि तिरुपति और चैन्ने जाने के लिए एक सीधी ट्रेन यहां से चलाई जाये। मुम्बई और गोवा में केरल के काफी लोग रहते हैं। केरल जाने के लिये रेल सुविधा नहीं के बराबर है मेरी मांग है कि मुम्बई से गोवा होते हुये केरल के लिये एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाये। इसके अलावा गोवा के भिवी स्टेशन पर मत्स्यगंधा एक्सप्रेस ट्रेन के स्टापेज की काफी समय से मांग की जाती रही है। गोवा दुनिया का सब से बड़ा पर्यटक स्थल है जहां पर विदेशी पर्यटक अत्यधिक मात्रा में आते हैं। इसलिये मेरी मांग है कि मत्स्यगंधा एक्सप्रैस ट्रेन का स्टापेज भिवी दिया जाये। लोगों की भारी मांग है कि सिकन्दराबाद, बगलौर के लिये एक ट्रेन चलाई जाये ... *

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record. You can lay your speech on the Table of the House

***श्री श्रीपाद येसो नाईक :** गोवा में लिट्रेसी रेट 85 प्रतिशत है। पढ़ी-लिखी युवा पीढ़ी है। बेरोजगार ज्यादा है। मेरी मांग है कि गोवा में रेलवे कर्मचारी भर्ती कार्यालय की स्थापना की जाये और गोवा के नवयुवकों को सेवा का मौका दिया जाये। *

* Not Recorded.

…. This part of the speech was laid on the Table.

6

श्री नवीन जिन्दल (कुरुक्षेत्र) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तुत किया है जो कि बहुत ही इनोवेटिव है और जिसे एक नये ढंग से रखा गया है। इससे रेल यात्रियों को बहुत फायदा होगा, उद्योग जगत को फायदा होगा। इसलिये सारे देश ने रेल बजट को सराहा है। न केवल यू.पी.ए. के घटक दलों ने बल्कि सभी पार्टियों ने इस बजट की सराहना की है।

सभापति महोदय, यह रेल बजट इस मायने में ऐतिहासिक है कि जहां तनख्वाहों में खर्चे बढ़े हैं, डीजल के दाम बढ़े हैं लेकिन फिर भी न तो न फ्रेट चार्जेज बढ़ाये गये और न ही रेल किराये बढ़ाये हैं। रेलवे ने पैसंजर्स के लिये एक नयी स्कीम रिजर्वेशन अपग्रेडेशन की निकाली है। अब यात्रियों को द्वितीय श्रेणी से उच्च श्रेणी में अपग्रेड कर दिया जायेगा। पहले रेलवे 9 करोड़ रुपया रोज़ाना यात्रियों को वापस कर रही थी, अब इससे न केवल रेल विभाग को फायदा होगा बल्कि यात्रियों को भी फायदा cÉäMÉÉ[RB86]।

22.00 hrs

रेलवे को इस बार जो 11000 करोड़ रुपये का सरप्लस रेवेन्यू हुआ है, वह ऐतिहासिक है और पहली बार हुआ है। मैं उम्मीद करता हूं कि लालू जी के नेतृत्व में हमारी रेल और तेज चलेगी। आज लोग कहने लगे हैं कि " लालू जी की रेल चलेगी, बिन पानी बिन तेल चलेगी।" रेलवे की अच्छी परफॉरमैन्स के लिए लालू जी और रेलवे के सभी कर्मचारी धन्यवाद के पात्र हैं। रेल मंत्रालय ने प्राइवेट सैक्टर को भी हर क्षेत्र में हिस्सेदारी दी है।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is now 10 p.m. and the extended time is over. If the House agrees, there are three more Members to speak and we can extend the time of the House by another 15 minutes.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes.

MR. CHAIRMAN : Thank you. Shri Naveen Jindal, you may continue the speech.

श्री नवीन जिन्दल : आज यूपीए सरकार और लालू जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नई ऊंचाइयों को छू रही है। हमारा नैटवर्क बढ़ता जा रहा है और जिस तरह से प्राइवेट-पब्लिक पार्टनरशिप बढ़ रही है, मैं समझता हूं कि और तेज़ी से इसके अंदर सभी सेवाओं में सुधार होगा। जिस नई सोच के साथ इस बार बजट पेश किया गया, उसके तहत सैकड़ों रेलवे स्टेशन्स को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। उनमें अत्याधुनिक सुविधाएं जैसे एटीएम मशीन और साइबर कैफे उपलब्ध कराए जाएंगे। रेलों की गति बढ़ाई जाएगी जिससे यात्रा का समय भी कम होगा।

श्री लालू प्रसाद : टाइमटेबल भी ठीक किया जाएगा।

श्री नवीन जिन्दल : जी हाँ, टाइमटेबल भी ठीक किया जाएगा। मैं कुछ सुझाव भी देना चाहूंगा। मैं कई देशों में घूमा हूं। एक यु वा होने के नाते मैं मंत्री जी के सामने अपने कुछ सुझाव रखना चाहूंगा।

अभी हमारी रेलवे में बहुत एक्सीडैन्ट्स होते हैं। मैं जानता हूं कि उनको रोकने के लिए कारगर कदम उठाए गए हैं मगर इस दिशा में और प्रयास करने की आवश्यकता है जिससे दुर्घटनाओं को रोका जा सके। …(व्यवधान) मैं तो कभी कभी बोलता हूं। आप तो बहुत बोलते हैं। आप जब बोलते हैं तो हमने कभी आपको रोका नहीं है। मुझे तीन मिनट और दे दें। …(व्यवधान)

महोदय, हमें याद है कि बचपन से आज तक हम लोग रेल फाटक बंद होने पर 15 मिनट या आधा घंटा खड़े रहते हैं जबकि हम विदेशों में देखते हैं कि जहां फाटक होते हैं, वहां ट्रेन आने से केवल तीस सैकेन्ड पहले फाटक बंद होता है और ट्रेन जाने के तुरंत बाद खुल जाता है। हमारे यहां बहुत लंबी-लंबी कतारें सड़क पर लग जाती हैं। मैं जानता हूं कि आप बहुत सी जगहों पर ओवरब्रिज बना रहे हैं लेकिन हर जगह ओवरब्रिज बनाने में समय लगता है और खर्च भी ज्यादा होता है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि तब तक फाटकों को बंद रखने का समय कम कर दिया जाए। जब देर तक फाटक बंद रखते हैं तो लोग नीचे से निकलने लगते हैं। इससे दुर्घटनाएं होती हैं। अगर सिर्फ एक-दो मिनट के लिए फाटक बंद होगा तो ओवरब्रिज की मांग भी कम होगी और दुर्घटनाएं भी कम होंगी।

रेल दुर्घटनाओं में मुआवज़ा देने के लिए जो ट्रिइब्यूनल है, उसमें कई बार मामलों को निपटाने में काफी समय लगता है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि दुर्घटना से प्रभावित लोगों को जल्दी से जल्दी मुआवज़ा देने का प्रावधान किया जाए।

अब मैं धर्मक्षेत्र कुरुक्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। सभी जानते हैं कि भगवान श्रीकृण ने वहां अर्जुन को गीता का उपदेश दिया था। यह भगवान श्रीकृण की कर्मभूमि रही है। माननीय मंत्री जी से मैंने निवेदन किया था और उन्होंने स्वीकार किया था कि कुरुक्षेत्र को मॉडल स्टेशन बनाया जाएगा। यह ऐतिहासिक और धार्मिक दृटि से बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। उसको मॉडल स्टेशन बनाया जाए और वहां पर एक बजट होटल बनाया जाए।

दिल्ली से अमृतसर एक शताब्दी एक्सप्रैस जाती है मगर वह कुरुक्षेत्र में नहीं रुकती। इसके अलावा एक और शताब्दी एक्सप्रैस कुरुक्षेत्र से होकर गुज़रती है। इन दोनों गाड़ियों को कुरुक्षेत्र में रोका जाए। इससे यहां आने वाले अनेक लोगों को फायदा होगा और कुरुक्षेत्र के लोग लालू जी के बहुत आभारी रहेंगे। पिछली बार मैंने प्रार्थना की थी कि यमुनानगर से लेकर कुरुक्षेत्र-पटियाला रेल लाइन को मंजूरी दी जाए। मैं मंत्री जी का आभारी हूं कि पिछली बार इसके लिए सर्वे अप्रूव किया गया था और इस बार सर्वे के लिए तीन-चार लाख रुपये दिये गये हैं[h87]।

इसके लिए मैं बहुत-बहुत आभारी हूं। मैं समझता हूं कि इस रेल लाइन के बनने से हमारे क्षेत्र को बहुत ज्यादा फायदा होगा। लालू जी के नेतृत्व के बाद रेलवे की स्थिति में बहुत फर्क पड़ा है। मैं उनका आभारी हूं कि खेलों के क्षेत्र में भी रेलवे के स्पोटर्स परसंस ने अंतरराट्रीय और राट्रीय स्तर पर देश का नाम रोशन किया है। यदि हम अपने रेलवे स्टेशनों को चाइना के साथ कम्पेयर करें तो जो लगेज आता है, वह एक्सरे द्वारा जांच होने के बाद आता है। हम भी लालू जी के नेतृत्व में ऐसी व्यवस्था करें तो, सुरक्षा की दृटि से बहुत फायदा होगा। मैं एक बिंदु और कहना चाहता हूं।

MR. CHAIRMAN : You have so many points. You give it in writing.

श्री नवीन जिन्दल : महोदय, आपने तीन मिनट का समय दिया था। अभी एक मिनट ही हुआ है। अभी आधा घंटा बोलने वालों के लिए और है।

MR. CHAIRMAN: Please understand that you are putting me in trouble.

श्री नवीन जिन्दल : अंत में मैं यही कहना चाहूंगा कि रेलवे का भविय बहुत अच्छा है।

MR. CHAIRMAN: You came just now. We are here since morning. You came here to speak.

SHRI NAVEEN JINDAL : Sir, I am also here since morning. I went and came back thrice. हमारे प्र
ाधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह के नेतृत्व में और श्रीमती सोनिया गांधी जी की अध्यक्षता में तथा लालू जी के नेतृत्व में हमारी रेल
वे का भविय बहुत अच्छा है। मुझे उम्मीद है कि आने वाले समय में हमारी रेल ज्यादा तरक्की करेगी और नई ऊंचाइयों को छुएगी।

MR. CHAIRMAN: Shri Sukhdev Paswan, Please help by concluding early with all your vital points.

7

श्री सुकदेव पासवान (अररिया) : माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल बजट के संबंध में कहना चाहता हूं कि यह सही मायने में एक ऐतिहासिक कदम है। 11000 करोड़ रुपए का लाभांश रेलवे को मिला है, इसके लिए माननीय मंत्री जी और रेलवे के अधिकारी बधाई के पात्र हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि सहरसा से मानसी रेल खंड और सहरसा से फारविसगंज रेल लाइन को दो खंड में लिया गया था। पहला खंड मानसी से सहरसा का माननीय रेल मंत्री ने उद्घाटन किया और ट्रेन भी चल रही है। दूसरा चरण बांकी, फारविसगंज से सहरसा के बीच है। माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि दूसरे खंड का कार्य भी जल्दी शुरू किया जाए। लगभग चार साल पूर्व जोगवनी-कठिहार बड़ी रेल लाइन का काम आरम्भ हुआ था और शिलान्यास के समय कहा था कि र्वा 2005 के मार्च महीने तक हम इस रेल लाइन का उद्घाटन कराएंगे, लेकिन संयोगवश र्वा 2006 चल रहा है और माननीय मंत्री जी का तीसरा रेल बजट है और काम लगभग पूरा हो गया है, लेकिन सिर्फ रेल की पटरी बिछाने के लिए पैसा दे दें तो काम अविलम्ब पूरा हो जाएगा। जोगवनी नेपाल की सीमा से सटा है और यहां बड़ी लाइन का काम पूरा हो जाएगा। नेपाल के पूर्व प्रधानमंत्री और नेपाल के अधिकारी भी चाहते हैं कि यहां बड़ी लाइन हो जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि अररिया से खवासपुर-गलगलिया तक नई रेल लाइन दी है, क्योंकि यह सीमावर्ती और अति पिछड़ा इलाका है। भारत और नेपाल की सीमा का इलाका है। नई रेल लाइन देने के लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। सुपौल-अररिया का सर्वेक्षण कराया गया है और अभी तक इसमें आगे की कार्यवाही नहीं हो रही है और इसे बजट में नहीं लिया जा रहा है। मधेपुरा-त्रिवेणीगंज, कोरियापटी, चुन्नी, मिर्दोल, नरपतगंज, बथनाहा, जोग
वनी रेल खंड का सर्वेक्षण कराया गया है। इस पर काम अविलम्ब पूरा किया जाए।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जब हम ट्रेन में चलते हैं राजधानी एक्सप्रेस या पेसेंजर ट्रेन में और कोई व्यक्ति एकदम ज्यादा बीमार हो जाता है तो घोाणा की जाती है कि आस-पास के डिब्बे में क्या कोई डाक्टर उपलब्ध है, जो उस बीमार व्यक्ति का इलाज कर सÉBÉEä[i88]।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि सभी ट्रेनों में कम से कम एक डॉक्टर की नियुक्ति की जाए, ताकि चलती ट्रेन में यदि किसी की तबियत खराब हो, तो उसकी जांच हो सके।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूं कि रेल में एस.सी., एस.टी. और ओ.बी.सी वर्गों के रिक्त पदों का जो बैकलॉग, उसे वे अपने भााण में दिए गए आश्वासन के अनुसार अविलम्ब एक निश्चित समयावधि में शीघ्र भरने का काम करें।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने वही किया है जो सही मायने में होना चाहिए। बहुत से लोग हल्ला कर रहे थे कि बिहार में रेल मंत्री जी ने बहुत सारी योजनाएं दीं, ऐसी बात नहीं है। सही मायने में यदि देखा जाए, तो बिहार में जितना पिछड़ापन है, जितनी बदहाली है, उस अनुपात में जो बिहार को दिया गया है, वह कम है। इसलिए मैं आपके माध्यम से निश्चित रूप से कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, वह बहुत ही अच्छा काम किया है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

8

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया और मुझे उम्मीद है कि आप मुझे अपनी पूरी बात कहने देंगे। देश की प्रमुख आवश्यकताओं की पूर्ति बड़े पैमाने पर करने के कारण भारतीय रेल को देश की जीवनरेखा भी माना जाता है। हमारे देश का आर्थिक, औद्योगिक और कृाि से संबंधित ि वकास बहुत हद तक भारतीय रेल के विकास पर निर्भर करता है और भारतीय रेल के विकास की जो योजनाएं हैं, वे 10वीं पंचवर्ाीय योजना के ढांचे के भीतर बनी हैं, जो 2002 से 2007 तक कायम रहने वाली हैं।

महोदय, मैं मत्री जी का 10वीं पंचवर्ाीय योजना के प्रमुख उद्देश्यों में से केवल दो उद्देश्यों की ओर ध्यान आकर्िात करना चाहता हूं जिनमें से पहला है- स्वीकृत रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निवेश और दूसरा है गाड़ियों की औसत गति बढ़ाने हेतु उपलब्ध साधनों का प्रौद्योगिक उन्नयन। मैं बहुत विस्तार में न जाते हुए सीधे विाय पर आता हूं और कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में एक भी स्वीकृत परियोजना ऐसी नहीं है, जिसे पूर्ण करने का कोई सार्थक प्रयास या स्थिति रेल बजट में दिखाई दे रही हो। मैं उदाहरण देना चाहता हूं कि सबसे अधिक पिछड़ा और महत्वपूर्ण क्षेत्र महाकोशल अंचल का जबलपुर-गोंदिया गेज परिवर्तन का काम है। एन.डी.ए. सरकार के शासनकाल में इस परियोजना का शुभारम्भ वर्ा 2002 में पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा प्रारम्भ किया गया और उस समय इस हेतु लगभग 109 करोड़ रुपए रखे गए थे। यह संपूर्ण परियोजना लगभग 511 करोड़ रुपए की है जिसमें 283 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन बननी है। मैं कहना चाहता हूं कि जब यू.पी.ए. की सरकार बनी, तो माननीय लालू प्रसाद जी ने इस काम के लिए मात्र 38 करोड़ और दूसरे वर्ा मात्र 25 करोड़, इस प्रकार कुल मिलाकर 63 करोड़ रुपए की राशि प्रदान की।

महोदय, लालू प्रसाद जी हमेश बिहार के पिछड़ेपन की बात करते हैं और मैं इसे ठीक भी मानता हूं कि जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, उन्हें प्राथमिकता मिलनी चाहिए, लेकिन लालू प्रसाद जी का ध्यान उन पिछड़े क्षेत्रों की तरफ भी जाना चाहिए जो

सदियों से पिछड़े हुए हैं। मैं जिस पिछड़े क्षेत्र की बात कर रहा हूं, उसकी आजादी के बाद से लगातार उपेक्षा होती आई है और जिस तरह से वह पहले पिछड़ा था, आज भी वह वैसे ही पिछड़ा हुआ है। मैं लालू जी का ध्यान आकर्ाित करना चाहता हूं कि जब इस लाइन के गेज परिवर्तन का काम पूरा होगा, तब रेल यात्रियों को काफी सहूलियत मिलेगी।

महोदय, मैं कह रहा था कि लालू प्रसाद जी को बिहार की चिन्ता रहती है और प्रदेशों की नहीं। मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि यदि बिहार से किसी को हैदराबाद, चेन्नै, तिरुअनन्तपुरम या बंगलूर जाना है, तो इस गेज परिवर्तन के काम पूरा होने के बाद उसे 274 किलोमीटर कम घूमना पड़ेगा। इसलिए मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि यदि वे मध्य प्रदेश के हितों की एक बार चिन्ता न भी करें, तो कोई बात नहीं, लेकिन बिहार के हितों की तो चिन्ता करें। इस रेल लाइन के गेज परिवर्तन के काम के पूरा होने से सबसे ज्यादा फायदा बिहार के लोगों को दक्षिण भारत जाते समय मिलेगा और लगभग 274 किलोमीटर कम घूमना पड़ेगा। इसमें उनका समय एवं धन, दोनों की बचत होगी। इसलिए मेरा उनसे निवेदन है कि वे इस गेज परिवर्तन के काम को जल्दी से जल्दी पूरा करें[rpm89]।

श्री राकेश सिंह : माननीय सभापति महोदय, मुझे अपनी बात तो कहने दें।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Now, I give the floor to Shri Punnulal Mohale. He is the last speaker.

श्री राकेश सिंह : मैं कन्क्लूड तो नहीं कर सकता हूं, अब यही कर सकता हूं कि मैं अपना भााण ले कर देता हूं। कहने के लिए तो मेरे पास बहुत कुछ है। मुझे उम्मीद थी कि आखिर में बोलने का समय मिलेगा तो समय भी मिलेगा।

आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान दिया, मैं इस उम्मीद के साथ कि माननीय लालू जी से मैं अपनी जो डिमांड्स कर रहा हूं, ले कर रहा हूं, वे अवश्य पूरी करेंगे।

* मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का मौका दिये जाने के लिए धन्यवाद ।

माननीय महोदय, अभी-अभी माननीय लालू यादव जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है । महोदय, देश की प्रमुख आवश्यकताओं की बड़े पैमाने पर पूर्ति करने के कारण भारतीय रेल को देश की जीवन रेखा भी कहा जाता है । इस देश का, किसी राज्य विशेा का नहीं संपूर्ण देश का आर्थिक, औद्योगिक व कृाि से संबंधित विकास बहुत हद तक भारतीय रेल के विकास पर निर्भर है और भारतीय रेल की विकास योजनाएं राट्रीय पंचवर्ाीय योजनाओं के ढांचे के भीतर बनती है । यह दसवीं पंचवर्ाीय योजना है जो 2002 से 2007 तक चलेगी ।

माननीय महोदय, इस दसवीं पंचवर्ाीय योजना के प्रमुख उद्देश्यों की ओर मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं जिनमें से एक है - स्वीकृत रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निवेश और दूसरी है - गाड़ियों की औसत गति बढ़ाने परिसंपत्तियों का प्रौद्योगिकीय उन्नयन ।

….. This part of the speech was laid on the Table.

महोदय, ऐसा लगता है कि माननीय रेल मंत्री स्वयं तो इन उद्देश्यों से दूर जा ही रहे हैं और साथ में भारतीय रेल को भी अपने गंतव्य तक पहुंचने नहीं दे रहे हैं । विशेा रूप से मध्य प्रदेश के बारे में तो ऐसा ही है । लालू जी की विकास रेल बिहार से शुरू होकर बिहार पर ही खत्म हो रही है ।

महोदय, मैं पहले उद्देश्य की बात करता हूं, स्वीकृत रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निवेश -

मध्य प्रदेश में एक भी स्वीकृत परियोजना ऐसी नहीं है जिसे पूर्ण करने की कोई कोशिश इस बजट में दिखाई दे । उदाहरण के लिए मैं पूर्वी मध्य प्रदेश की सर्वाधिक महत्वपूर्ण महाकौशल अंचल में स्थित जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन परियोजना की बात करता हूं ।

महोदय, एनडीए शासनकाल में 2002 में इस परियोजना का काम प्रारम्भ हुआ था । 285 किमी. लंबी तथा 511.86 करोड़ रूपये की इस अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजना हेतु पूर्व प्रधानमंत्री

माननीय अटल जी की सरकार ने 2003-04 में 109.82 करोड़ रूपये की राशि प्रदान की थी इसके पश्चात् केन्द्र में यूपीए की सरकार बनी । माननीय लालू जी रेल मंत्री बने और 2004-05 में लालू जी ने इस परियोजना को 38.06 करोड़ रूपये की राशि प्रदान की तथा 2005-06 में मात्र 25.0 करोड़ रूपये की राशि इस परियोजना हेतु दी ।

महोदय, 2 वर्ाों में लालू जी ने इस महत्वपूर्ण परियोजना हेतु कुल 63.06 करोड़ रूपये स्वीकृत किए । महोदय, लालू जी हमेशा बिहार के पिछड़ेपन की बात करते हैं और ठीक भी है जो पिछड़े क्षेत्र हैं उन्हें प्राथमिकता मिलना भी चाहिए, लेकिन लालू जी का ध्यान देश के अन्य पिछड़े और उपेक्षित क्षेत्रों की ओर क्यों नहीं जाता । ऐसे ही क्षेत्रों में से एक प्रमुख क्षेत्र है जबलपुर कटनी सहित महाकौशल क्षेत्र जिसकी आजादी के बाद से लगातार उपेक्षा हुई है । परिणामस्वरूप मध्य प्रदेश का किसी समय सबसे प्रमुख शहर माना जाने वाला यह शहर व क्षेत्र आज अपने विकास की प्रतीक्षा में है और जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का यह कार्य इस क्षेत्र के विकास के दरवाजे खोल सकता है ।

महोदय, गेज परिवर्तन के इस कार्य की पूर्णता के पश्चात् पूर्व से दक्षिण की दूरी 274 किमी. कम हो जाएगी जिसका मतलब यह होगा कि बिहार और पटना, जिसकी चिंता माननीय लालू जी को हमेशा रहती है, से चाहे हैदराबाद जाना हो, चेन्नई जाना हो या बेंगलोर और तिरूअनंतपुरम जाना हो, बिहारवासियों और इस मार्ग पर यात्रा करने वालों को 274 किमी. की दूरी कम तय करनी होगी जिससे न सिर्फ 5 से 6 घंटे की यात्रा कम होगी, बल्कि किराया भी कम लगेगा ।

जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का कार्य जब भी पूर्ण होगा न सिर्फ इस पूरे क्षेत्र का औद्योगिक विकास होगा बल्कि खनिजों की प्रचुरता वाले इस क्षेत्र में खनिज उत्खनन को भी बढ़ावा मिलेगा ।

इस क्षेत्र में मेंगनीज, कापर, कोयला आदि खनिजों के साथ-साथ फारेस्ट प्राडक्ट्स भी बहुत अधिक है । जबलपुर और कटनी जिलों में उत्तम गुणवत्ता का संगमरमर भी बहुत अधिक मात्रा में निकल रहा है । गेज परिवर्तन हो जाने से इनके परिवहन में आसानी होगी । रेलवे का भी माल लदान काफी बढ़ेगा ।

महोदय, इस बार के आम बजट में पर्यटन को विशेा महत्व दिया है । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि विश्व प्रसिद्ध कान्हा नेशनल पार्क जहां पूरे-पूरे देश में सर्वाधिक बाघ हैं, इसी मार्ग के निकट है, पेंच नेशनल पार्क व बांध वगढ़ नेशनल पार्क को भी इस परियोजना की पूर्णता से देशी व विदेशी पर्यटकों के आवागमन हेतु नया और बेहतर मार्ग उपलब्ध होगा ।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि इस परियोजना की पूर्णता से रेलवे को प्रत्यक्ष रूप से लगभग 300 करोड़ रूपये की सालाना आय होगी साथ में भारतीय रेल के विकास के लिए आवश्यक वैगन टर्न डाउन भी अच्छा हो सकेगा । अभी देश में एक वैगन 24 घंटे में अनुमानित 250 किमी. की दूरी तय करती है और पूरे देश में वैगन टर्न डाउन एवरेज 5 से

6 दिन है जो इस मार्ग पर 274 किमी. दूरी कम होने से 1 दिन कम होकर 4 से 5 दिन होगा और रेलवे को लाभ की दृटि से यह अत्यंत महत्वपूर्ण बात होगी । प्रतिवर्श इस मार्ग पर वैगन टर्न डाउन कम होने से करोड़ों रूपये की बचत होगी ।

महोदय, एक अत्यंत महत्वपूर्ण तथ्य की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृट कराना चाहता हूं कि गोंदिया से बल्लारशाह गेज परिवर्तन का कार्य 1999 में पूर्ण हो चुका है जो 253 किमी. लंबा है जिस पर रेलवे का 400 करोड़ रूपया खर्च हुआ है, लेकिन इतना धन खर्च होने के बाद भी इस पूर्ण हो चुके मार्ग का सही उपयोग नहीं हो पा रहा है । सन् 2002 में रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट में भी इस पर आपत्ति उठाई गई है कि इस मार्ग का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं हो पा रहा है और इसका सबसे बड़ा कारण है जबलपुर से गोंदिया के बीच का गेज परिवर्तन कार्य का न हो पाना ।

जब तक जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का कार्य पूर्ण नहीं होगा तब तक गोंदिया से बल्लारशहर मार्ग, जिसका गेज परिवर्तन का कार्य हो चुका है, का सही उपयोग नहीं हो सकता ।

महोदय, दसवीं पंचर्वीय योजना के दूसरे प्रमुख उद्देश्य गाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के लिए भी इस कार्य की पूर्णता आ वश्यक है क्योंकि इटारसी बल्लारशाह मार्ग अत्यंत व्यस्त है । इस मार्ग का यूटिलाइजेशन अभी 160 प्रतिशत है जो अत्याधिक है और गाड़ियों की स्पीड को भी कम करता है और वैगन टर्न डाउन में लगने वाला समय भी बढ़ जाता है । जबलपुर गोंदिया ब्राडगेज कार्य पूर्ण होने से इटारसी बल्लारशाह मार्ग पर दबाव कम हो जाएगा और इस मार्ग पर नई गाड़ियां चलाई जा सकेंगी । माननीय सभापति महोदय, रेलवे को लाभ की दृटि से इससे अधिक लाभदायक गेज परिवर्तन उपरांत मिलने वाला मार्ग पूरे देश में और कोई नहीं हो सकता और भविय की दृटि से इतने अधिक लाभदायक कार्य की पूर्णता हेतु मात्र 57 करोड़ रूपये इस बजट में आवंटित किए गए हैं, जो बहुत कम है । मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इसे और बढ़ाएंगे ।

इस कार्य की गति धीमी होने का एक और महत्वपूर्ण कारण है अभी इसकी कार्यपालन एजेंसी दक्षिण पूर्व मध्य रेल है जिसका मुख्यालय छत्तीसगढ़ स्थित बिलासपुर है । गेज परिवर्तन के कार्य में भूमि अधिग्रहण सहित अनेक कार्य ऐसे होते हैं जो प्रदेश के साथ समन्वय व चर्चा उपरांत ही होते हैं ऐसे में अन्य प्रदेश में स्थित एजेंसी को जिम्मेदारी देना निश्चित रूप से कार्य की गति को कम करेगा वह भी तब जब जबलपुर में ही पश्चिम मध्य रेल का मुख्यालय है यदि इसे कार्यपालन एजेंसी बनाया जाए तो कार्य की गति तीव्र होगी ।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हमें जबलपुर से जम्मू तक सीधी ट्रेन देकर न सिर्फ जबलपुर कटनी बल्कि संपूर्ण महाकौशल की जनता की प्रमुख मांग को पूरा किया है । अभी 8 फरवरी, 2006 को जबलपुर में जो विशाल आंदोलन हुआ था उसमें ब्राडगेज के कार्य की पूर्णता के साथ-साथ जबलपुर से जम्मू तक सीधी ट्रेन की मांग भी शामिल थी और इन मांगों के समर्थन में भारतीय जनता पार्टी के साथ-साथ जबलपुर शहर की जनता हजारों की संख्या में जिनमें बड़ी संख्या में महिलायें भी शामिल थीं, सड़कों पर उतर आये थे ।

आपने जबलर कोटा ट्रेन को जयपुर तक बढ़ाया इसके लिये भी मैं आपको धन्यवाद देता हूं लेकिन महोदय हमारी जो अन्य महत्वपूर्ण् मांगें हैं उनकी ओर भी मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं ।

जबलपुर से मुंबई होकर पूना के लिये सीधी ट्रेन प्रारंभ की जाये जो देश की औद्योगिक व आर्थिक राजधानी मुबई से जबलपुर कटनी को जोड़ सके ।

महोदय जबलपुर में ट्रिपल आई.टी. की स्थापना हो चुकी है । अतः बेंगलोर से जबलपुर को जोड़ने हेतु हैदराबाद या चेन्नई होकर सीधी ट्रेन चलाने की स्वीकृति प्रदान की जाये । जबलपुर में हजारों की कि संख्या में सिक्ख परिवार निवास करते हैं उनकी धार्मिक भावनाओं को ध्यान में रखते हुए माननीय मंत्री से अपेक्षा है कि जबलपुर को अमृतसर से जोड़ने हेतु मार्ग प्रशस्त करें ।

इटारसी जबलपुर कटनी के बीच रेल मार्ग का विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत करने का कट माननीय मंत्री जी करें ।

महोदय, जबलपुर से दमोह की दूरी लगभग 110 कि0 मी0 है लेकिन इस मार्ग पर रेल मार्ग उपलब्ध न होने से इस दूरी को तय करने कटनी से होकर दमोह तक का मार्ग समस्त रेलगाडियों को तय करना होता है जो लगभग 210 क0 मी0 है । अतः जबलपुर से दमोह के बीच रेल मार्ग उपलब्ध होने से इस मार्ग की सभी रेलगाड़ियों को 100 क0 मी0 की दूरी कम तय करना होगी । इसका स र्वे का कार्य भी पूर्ण हो चुका है इस कार्य को स्वीकृति प्रदान करने का कट मंत्री जी करें ।

जबलपुर से मंडला होकर बिलासपुर तक रेल मार्ग इस सम्पूण क्षैत्र व क्षेत्रीय आदिवासियों के विकास से जुड़ी हैं जिसका भी सर्वेक्षण कार्य हो चुका है । अतः इस हेतु बजट में प्रावधान किया जाये ।

जबलपुर से प्रारंभ होने वाली गाड़ियों के रख-रखाव व बोगियों की मरम्मत के लिये जबलपुर में ही कारखाने की स्थापना हो । पश्चिम मध्य रेल का किजोन मुख्यालय जबलपुर में ही है कमर्शियल, इंजीनियरिंग व एस0एन0टी0 विभाग से संबंधित स्टेशनरी आद की छपाई हेतु जबलपुर में कारखाना स्थापित किया जाये ।

महोदय, कटनी स्थित खिटहनी फाटक पर ओव्हर ब्रिज निर्माण के कार्य को शीघ्र प्रारंभ किया जाये ।

महोदय, कटनी देश का एक महत्वपूर्ण् जंक्शन है । अतः इसके नवीनीकरण, आधुनिकीकरण हेतु कार्य प्रारभ कर इसे अत्याधुनिक स्टेशन का स्वरुप प्रदान करने का कट मंत्री जी करें ।

संगमरमर की चट्टानों हेतु विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल भेड़ाघाट पर पर्यटकों की सुविधा की दृटि से स्टेशन का सौंदर्यीकरण कर इसे सर्वसुविधायुक्त स्टेशन बनाने हेतु मंत्री जी बजट में शामिल करें ।

जबलपुर शहर की आबादी के दबाव को मुख्य स्टेशन पर कम करने, शहर के दूसरे छोर पर स्थित कछपुरा स्टेशन को हबीबगंज (भोपाल) की तर्ज पर विकसित करने बजट में प्रावधान मंत्री जी करने का कट करें ।

महोदय, जैन धर्मावलंबियों की भावनाओं के अनुसार तीर्थस्थल कुंडलपुर को दमोह से जोड़ने रेल लाईन बिछाने का कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाये ।

मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी मेरी इन मांगों पर गंभीरतापूर्वक विचार कर इन्हें पूर्णता प्रदान करने आवश्यक कार्यवाही करेंगे ।

महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का अवसर दिया । इसके लिये मैं आपका आभारी

हूं *

MR. CHAIRMAN: Time has been extended till he completes his speech. He is the one hundred and sixth Member who will be taking part in the discussion on the Railway Budget. It means, no

less than one-fifth of the total number of Members of this House have participated in this discussion. Lalu ji, 106 Members have participated in the debate on the Railway Budget.

9

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद को मैं दे रहा हूं, रेल बजट के लिए धन्यवाद, मैं कर रहा हूं कुछ फरियाद, मेरी मांग को जरूर करेंगे आप याद।

छत्तीसगढ़ राज्य में बिलासपुर रेलवे जोन है और 16 जोनों में रेलवे 19 भर्ती बोर्ड हैं। बिलासपुर में मात्र एक ही ऐसा जोन है, जिसमें रेलवे भर्ती बोर्ड नहीं है। आपने आश्वासन दिया था कि आप इस मांग को जरूर पूरा करेंगे, मैं ऐसी आपसे आशा करता हूं। बिलासपुर से मंडला नई रेलव लाइन का 10 वर्षों से और अन्य अभी भी उसका पूरा सर्वे हो चुका है और सर्वे के बाद प्लानिंग कमीशन को आप भेजेंगे और स्वीकृत करेंगे, ऐसी मैं आपसे आशा करता हूं। जोनल हॉस्पिटल बिलासपुर में हॉस्पिटल को 100 बिस्तर से बढ़ाकर 200 बिस्तर में अपग्रेड करेंगे और मल्टी स्पेसिएलिटी हॉस्पिटल में अपग्रेड करके न्यूरो सर्जरी, किडनी, लीवर व हृदय एवं अन्य बीमारियों के आपरेशन तथा प्रत्यारोपण हेतु अपग्रेड करने का कट करेंगे, ऐसी मैं आपसे आशा करता हूं।

मैं कुछ मांगें ही और करना चाहूंगा, जो मेरे क्षेत्र से सम्बन्धित समस्याएं हैं। चिरमरी से बिलासपुर पैसेंजर को रायपुर तक बढ़ाया जाये। बिलासपुर टिपरा फाटक रेलवे स्टेशन को ओवरब्रिज बनाने के लिए राशि दी जाये, जो स्वीकृत हो चुकी है। बिल्हा स्टेशन के पास रेलवे फाटक अंडरब्रिज बनाया जाये। चकरभाटा स्टेशन हावड़ा अहमदाबाद एक्सप्रैस का स्टापेज किया जाये। करगी रोड स्टेशन बिलासपुर पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाये।

मैं निम्नलिखित और गाड़ियों के आगे बढ़ाने के लिए मांग करना चाहूंगा। दुर्ग से भोपाल अमरकंटक एक्सप्रैस को इन्दौर तक बढ़ाया जाये। बिलासपुर से इतवारी नागपुर ट्रेन को बडनेरा अमरावती तक बढ़ाया जाये। बिलासपुर से यशवन्तपुर गाड़ी जो हफ्ते में एक दिन चलती है, उसे तीन दिन तक बढ़ाया जाये। कोरबा से कोचीन गाड़ी हफ्ते में दो दिन चलती है, उसे पांच दिन तक बढ़ाया जाये। रायपुर से नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रैस को बिलासपुर नागपुर किया जाये। दुर्ग से लखनऊ के लिए नई गाड़ी चलाई जाये। दुर्ग से निजामुद्दीन सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस, जो हफ्ते में दो दिन चलती है, उसे चार दिन किया जाये। दुर्ग कानपुर लखनऊ तक बढ़ाने का प्रस्ताव, जो महाप्रबन्धक द्वारा भेजा गया है, उसे पूरा नहीं किया गया है, उसे पूरा किया जाये। बिलासपुर यशवन्तपुर छत्तीसगढ़ को आन्ध्र प्रदेश और कर्नाटक से जोड़ने वाली एकमात्र ट्रेन है, जो सप्ताह में मात्र दो दिन चलती है, उसे दो दिन की जगह तीन दिन के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाये। गत वर्ा पुरी निजामुद्दीन एक्सप्रैस को हरिद्वार तक भुवनेश्वर, बिलासपुर, हीराकुण्ड को विशाखापटनम तक बढ़ाने के कारण छत्तीसगढ़ के रायगढ़, बिलासपुर, कोरबा क्षेत्र से दिल्ली जाने के लिए इन ट्रेनों में स्थान मिलना कठिन हो गया है। गोंडवाना एक्सप्रैस को पहले से ही दुर्ग, रायपुर में रुकने के कारण फुल चलती है। इस कारण ही जोन से दुर्ग ट्रेन को निजामुद्दीन तक बढ़ाया जाये। सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस को दो दिन से चार दिन किया जाये। बिलासपुर कटनी फास्ट पैसेंजर को जम्मू तवी वाया कटनी कानपुर मुरादाबाद किया जाये। दुर्ग जोधपुर एक्सप्रैस को वाया कटनी कोटा जयपुर किया जाये। बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम वाया नागपुर कल्याण गोवा चलती है, वर्तमान में भारी भीड़ के कारण उसे दुर्ग तक बढ़ाया जाये। विश्रामपुर से दुर्ग तक इण्टरसिटी एक्सप्रैस चलाई जाये।

मैं इन सब मांगों को रखकर माननीय रेल मंत्री जी लालू, अब हमारे यहां बहुत सी मांगों को कर देंगे चालू, हमारी बात को मत करेंगे बालू, यही मांग करते हैं रेल मंत्री जी लालू।

MR. CHAIRMAN : There will be no 'Zero Hour' today. The hon. Minister of Railways will reply to the debate tomorrow.

… (*Interruptions*)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : महोदय, मैं एक छोटी सी कविता सुनाना चाहता हूं।

MR. CHAIRMAN: All right. You recite your poem.

श्री राम कृपाल यादव : दुनिया जलती है तो जलती रहे और लालू की गाड़ी चलती रहे। कोई रोक नहीं सकता है लालू की गाड़ी, जब चली है तो चलती रहेगी। देश के हर कोने में लालू जी की गाड़ी जाएगी और सफलतापूर्वक जाएगी।

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet again at 11 a.m. on Friday, March 3, 2006.

<u>22.21 hrs.</u>

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on[r90] *Friday, March 3, 2006/Phalguna 12, 1927 (Saka).*

[snb1]Fld by e1.e

[bru2]Fd. By f

[r3]contd. by g1

[i4]Fd. By h

[R5]fld by h1

[c6]Cd by j1

[lh7]Cd. by k1

[r8] Cd by l1

[R9]cd. by n

[reporter10]Contd by O

[R11]Cd by p1.e

[KMR12]cd by q1

[MSOffice13] cd by s1

[R14](cd. by s1)

[KD15]Ctd by t1.e

[R16]Cd U

[h17]Cd by w1

[i18]cd by x1

[i19]cd by x1

[r20]contd. by A2

[mks21]cd. by b2.

[r22] Cd by c2

[R23]cd by d2

[lh24]cd, by h2

[m25]ctd. by j2

[R26]cd. by k2.e

[R27]l2cd

[RB28]

[h29]cd by n2

[i30]cd by o2

[KMR31]Cd by p2

[i32]Cd. by q2

[c33]cd by r2

[R34]cd by s2

[r35]

[r36] cd by t2

[R37]ctd by u2

[R38]cd. by w2

[r39]cd by X2

[c40]cont by y2.h

[r41]contd. by Z2

[mks42]cd. by a3.

[R43](fd. by b3)

[R44]C3cd

[RB45]Cd. By d3

[h46]cd by e3

[m47]Ctd. by g3

[R48]fd. by h3.e

[ak49]Cd.. by l3

[r50] Cd by l3

[R51]cd. by n3

[r52]cd by O3

[c53]cont by p3.h

[R54]cd q3

[MSOffice55] cd by r3

[R56](Smt. Ranjit Ranjan cd.)

[R57](cd. by s3)

[r58]cd. By t3

[i59]Cd by x3

[rpm60](Cd.by y3)

[i61]cd. by z3

[k62](Shrimati Susmita Bauri spoke in BENGALI)

(Cd. by a4)

[R63]ctd by d4

[R64]cd. by e4

[c65]cont by f4.h

[reporter66]Contd by G4

[ak67]cd.. by H4

[R68](cd. by j4)

[R69]k4cd

[RB70]Cd. By l4

[h71]cd by m4

[KD72]Ctd by o4.e

[R73]Contd O4

[R74]cd. by 'p4'

[c75]cd by q4

[snb76]Contd. By r4.e

[bru77]Reddy-cd.

[bru78]Cd. By s4

[R79]ctd by t4

[mks80]Cd. by u4.

[R81]cd by w1

[R82]cd x4

[MSOffice83] cd by y4

[lh84]Fd. By z4

[R85]A5cd

[RB86]Cd. By b5

[h87]cd by c5

[i88]cd by d5

[rpm89](Cd..by e5

[r90] Friday, March 10, 2000/Phalguna 20, 1921 (Saka).